9e Année ⌀ No 382 — Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations — 5 Janvier 1906 ⌀ Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Les Néo-Zélandais à Paris

Le record d'Hémery,

etc

LA COUPE DU SALON

Le racer **Antoinette II** *au premier tour.*

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

Je sais tout ⌀ Femina ⌀ Fermes et Châteaux
Musica ⌀ Jeunesse ! ⌀ La Vie au Grand Air

9 & 11, Avenue de l'Opéra, Paris

Abonnements : *Paris et Départements* „ „ „ „ 24 franc
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ „ 28 ⌀

Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Published on Juanary 5 1906, Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte

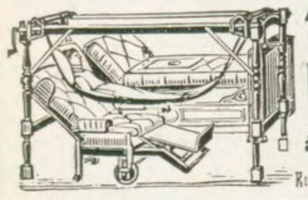
Cycles

SAVING

Détenteur, avec POULAIN, des :

Championnat de France
Championnat du Monde

13, Rue Corbeau, PARIS



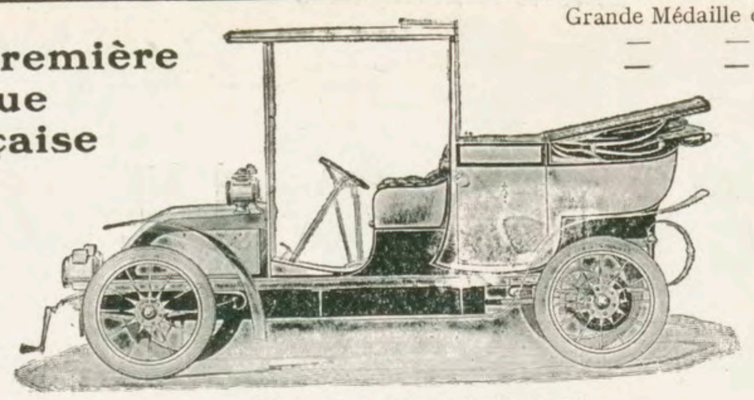
APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi franco du Catalogue

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

MOTO NAPHTA

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



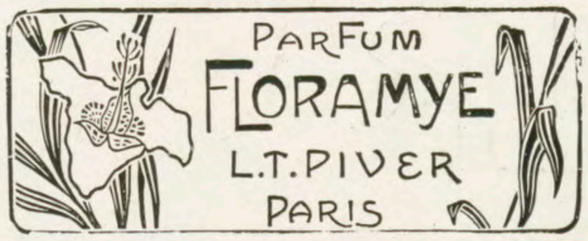
La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —



MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. — En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

CHAMPAGNE

HEIDSIECK & REIMS

HEIDSIECK

Maison fondée en 1785
KUNKELMANN & Cº - Succrs

REIMS

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je pense que votre plus grande émotion sportive, c'est le jour où vous avez vu votre femme écrasée ?
— Non, monsieur, non. c'est un jour où j'ai failli être écrasé moi-même !

- Cristi !... qu'on est secoué dans ce chemin de fer.
— Il en sera ainsi tant que les Compagnies s'obstineront à ne pas mettre de pneumatiques aux roues des locomotives.

Les chauffeurs pouvant circuler dans tous les pays, la Commission décide qu'elle ne leur accordera leur brevet que s'ils parlent au moins quatre langues vivantes.

— Si vous voulez écouler des milliers de gâteaux des Rois, donnez-leur la forme des pneumatiques et ne mettez qu'une fève dans toute votre fournée. Mais celui qui trouvera la fève gagnera une automobile.

Automobiles de toutes marques

PRIX DU CATALOGUE

BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann — PARIS
Téléphone 320-16

20 mois de crédit

Les clients de la Banque Automobile restent libres de commander leur châssis et leur carrosse chez les constructeurs de leur choix.

Voitures lègères
10-12 HP
et Cycles

UNIC

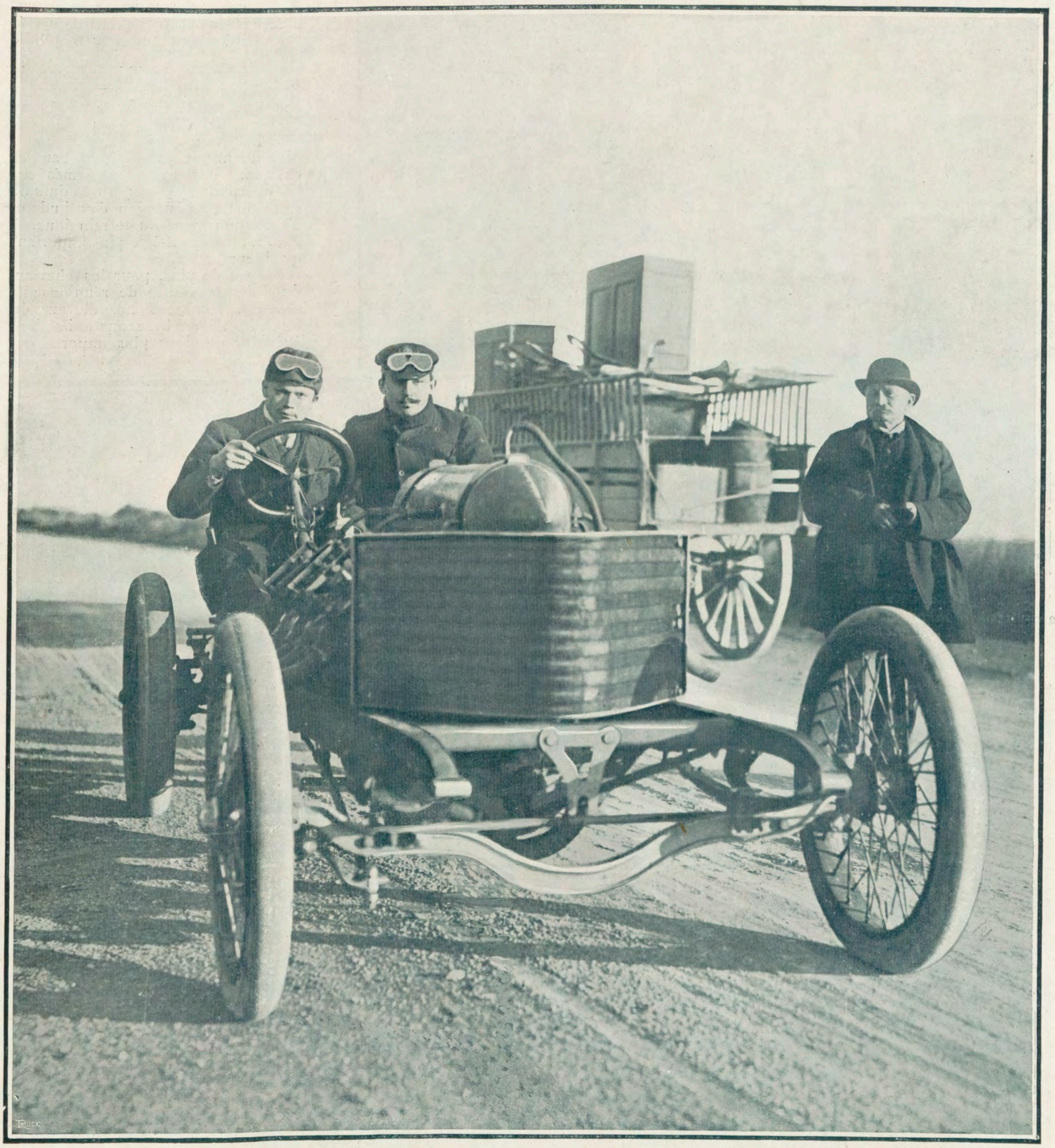
G. RICHARD & Cie
INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR
108, Rue St-Maur, PARIS
Maison fondée en 1904.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

5 Janvier 1906 — N° 382
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



UN KILOMÈTRE EN 20 S. 3/5, PAR HÉMERY, SUR VOITURE *DARRACQ*

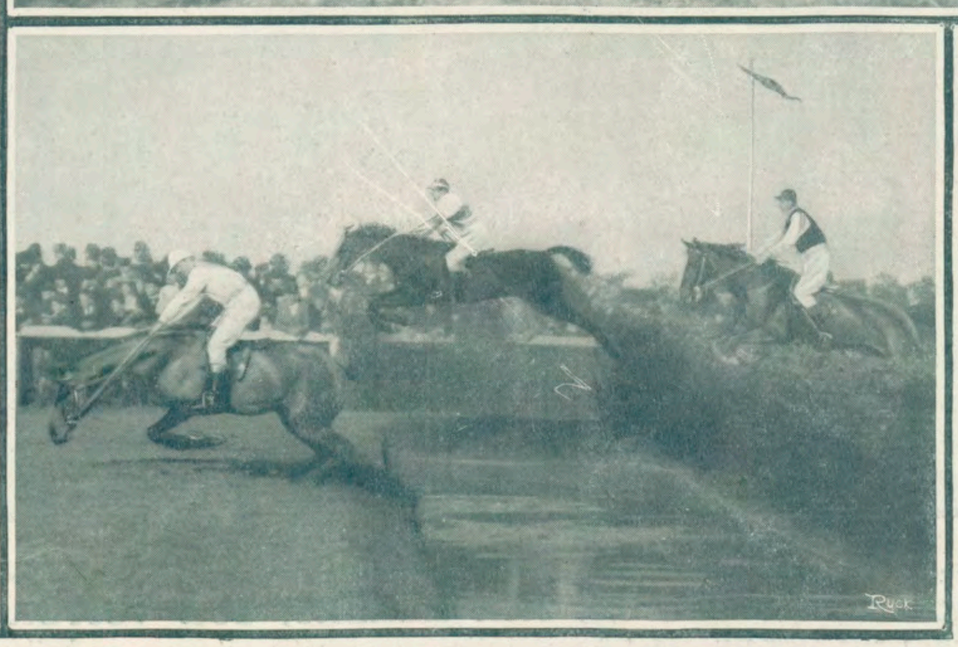
Le vainqueur de la Coupe Vanderbilt, Hémery, vient d'accomplir une nouvelle prouesse, en battant, sur la route d'Arles à Salon, le record du kilomètre, en 20 s. 3/5 (anciens records : Dufaux, 21 s.; Baras, 21 s. 3/5). Hémery pilotait sa nouvelle Darracq, *munie d'un moteur à huit cylindres, de 200 chevaux (pneumatiques* Dunlop, *suspension* Peugeot.

(Voir l'article page 6).

LES COURSES DE PAU

L'entrée des tribunes,
Le comte de Gontaut-Biron donne des ordres à son chauffeur.

L'arrivée au pesage.



Une faute au saut de la rivière (Prix du Parc Beaumont).

Un saut de haie
(Prix des Pyrénées).

PARMI les réunions de province celles de Pau sont, assurément les plus mondaines. La colonie américaine est nombreuse et les chasses au renard du Pau Fox Hunt sont toujours très brillantes.

Les journées de l'hippodrome de Pont-Long sont très suivies, et cette année particulièrement, de nombreux chevaux de Chantilly ou de Maisons-Laffitte ont fait le déplacement. Mais il faut pour triompher à Pau des chevaux absolument confirmés sur les obstacles spéciaux et très durs de cette piste. La question d'aptitude et d'accoutumement du terrain joue, à Pau, un rôle peut-être plus important qu'ailleurs.

Pau est de plus, pour les chevaux du Midi, un centre de réunions ; ils sont très nombreux, nos éleveurs du Midi, ils peinent beaucoup et ils n'ont guère de réunions plus importantes, susceptibles d'attirer les sportsmen et propriétaires parisiens. Ils méritent certes. que l'on s'occupe d'eux et il serait à souhaiter que nos grandes Sociétés parisiennes consentissent à réserver une part plus importante aux anglo-arabes sur leurs programmes. La Société d'Encouragement a une semaine internationale : pourquoi n'encadrerait-elle pas ces épreuves, ouvertes aux chevaux de l'étranger, d'épreuves réservées aux chevaux du midi de la France?

P. M.

CE QUE LE SALON NOUS A APPRIS

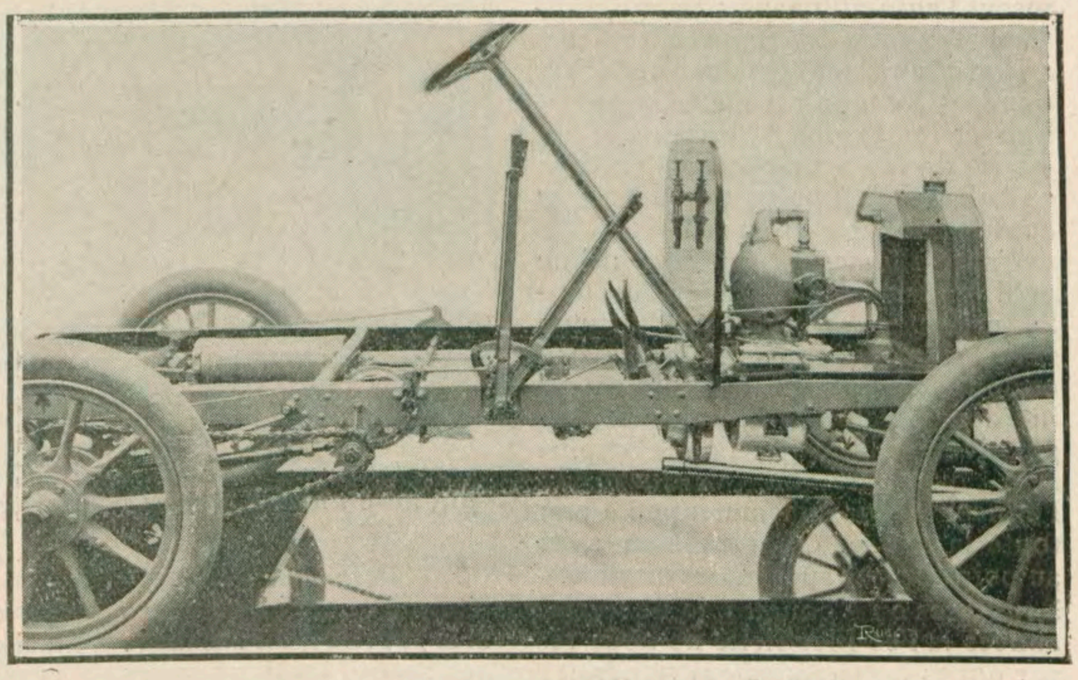
par C. FAROUX

Vue d'ensemble ⌀ Les tendances nouvelles et l'orientation de l'industrie française ⌀ Les perfectionnements de l'année 1905 sont importants et nombreux ; ils portent principalement sur les organes moteurs et sur l'embrayage ⌀ La guerre des transmissions comme celle des magnétos continue avec avantage sensible en faveur de la transmission par cardan et de la magnéto à bougies ⌀ Les voitures de 1906 auront comme caractéristiques essentielles d'être souples et silencieuses ⌀

Le Salon de 1905 constituera une date importante dans l'histoire future de l'industrie automobile. Le succès prodigieux remporté par l'Exposition est d'ailleurs la preuve que la masse du public a, par avance, ratifié cette opinion.

Il y aurait beaucoup à dire sur tout ce que nous avons pu voir au Grand Palais. Nous n'avons d'autre prétention dans l'article qui va suivre que d'exposer avec concision les tendances nouvelles de la construction. Nous verrons, chemin faisant, que la supériorité française demeure toujours certaine et nous noterons le superbe mouvement d'ensemble exécuté par les industriels italiens.

En bloc, le progrès fut énorme au cours de l'année 1905. Je n'ai jamais vu d'exposition qui, autant que celle de 1905, réalisât une étape aussi importante vis à vis de sa devancière immédiate. Il est indéniable que l'industrie française a, dans son ensemble, fait un effort colossal vis-à-vis duquel les résultats qu'elle a obtenus ne sont nullement hors de proportion. Simultanément, quelques marques étrangères ont accusé un progrès sensible. Nous allons tenter de fixer tout cela.



La nouvelle voiturette *Peugeot*.

Un type de voiturette très intéressant : moteur 7-8 chevaux, refroidissement par pompe avec radiateur à grande surface, ralentisseur sur l'admission, allumage par magnéto à bougie ou accus, 3 vitesses et marche arrière, transmission à chaînes, embrayage progressif à friction. Poids du châssis : 338 kilos.

Le Moteur

Parce que le moteur est l'âme même de la voiture, c'est par lui que nous commencerons. Le type horizontal est mort, au moins pour l'instant. On peut le déplorer à certains égards, mais j'ai dans l'idée que la nouvelle formule de classement adoptée par l'Automobile Club de France pour les concours futurs est parfaitement susceptible de nous ménager sa rentrée en scène. Aujourd'hui, le type à quatre cylindres verticaux trône en maître et a fait même une assez heureuse incursion dans le domaine de la voiture extra-légère, voire de la voiturette. Cependant, pour cette dernière catégorie, quelques bons constructeurs, de Dion particulièrement, conservent le monocylindre.

Le deux-cylindres a, lui aussi, disparu à peu près complètement. Nous ne regretterons pas cet enfant bâtard et mal venu. Il sied de regretter davantage le trois-cylindres, dont on n'a vu au Salon de 1905 que quelques rares exemplaires : ce type ne laissait cependant pas que de présenter certains avantages notables, spécialement au point de vue de l'équilibrage.

En ce qui concerne le quatre-cylindres, nous n'avions l'an dernier que deux catégories à faire, suivant que les cylindres étaient séparés (fonte ou acier) ou fondus par paire. En 1905, quelques constructeurs réputés, Renault et C. G. V. entre autres, nous soumettent un modèle, un type dans lequel le bloc moteur est unique.

Voici donc trois écoles bien caractérisées : les partisans des cylindres séparés, qui sont notables (Panhard, de Dion-Bouton, Bayard-Clément, etc.), font valoir l'économie de substitution ; dans le cas d'avarie à un cylindre, une meilleure assise du vilebrequin moteur et un échange de température plus uniforme entre la chambre de combustion et la circulation d'eau. A quoi les partisans des deux cylindres fondus par paires (Renault, Mors, Mercédès, Richard-Brasier, etc.), répondent que ce n'est pas chose si aisée, ni qu'on puisse garantir rigoureusement, que l'exécution de cinq paliers en alignement parfait ; qu'au surplus les causes d'avarie à un cylindre sont les mêmes pour tous.

Que faut-il penser au juste, quant à la valeur de ces divers arguments ? C'est surtout affaire de préférence personnelle ; pour moi, je ne suis pas éloigné de penser que l'avenir doit être au bloc moteur unique.

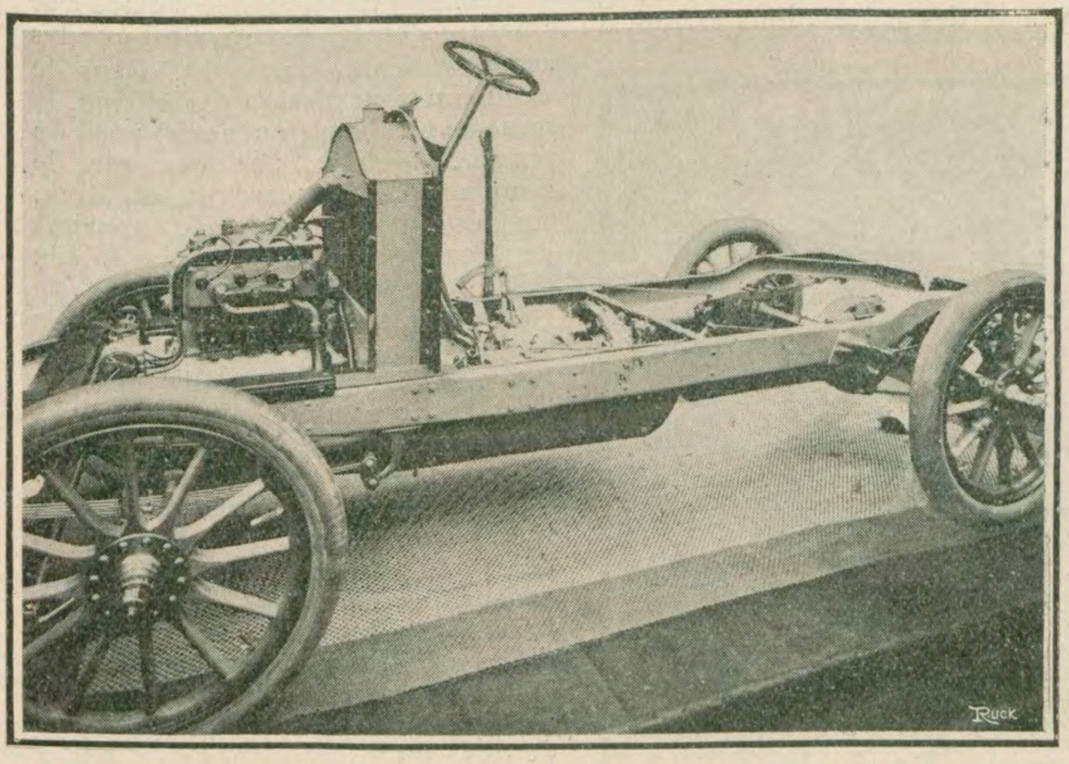
C'est moins un raisonnement qu'une impression, et, en la formulant, je me base surtout sur une évolution analogue qui s'est récemment accomplie dans le domaine des machines à vapeur.

Les distributions comme les commandes sont aujourd'hui très simplifiées : en même temps, toutes les questions ressortissant aux qualités d'accessibilité d'un moteur ont été étudiées par les constructeurs avec un soin particulier. A cet égard, on étudiera avec intérêt les châssis Renault, Itala, etc.

La mode, c'est incontestable, est aux soupapes du même côté du moteur. On a cherché, en somme, à simplifier, dans la plus grande mesure compatible avec les nécessités de l'exécution mécanique, la forme géométrique des chambres d'explosion ; l'intérêt de cette recherche est évident.

L'expérience confirme qu'un moteur ainsi conçu « emballe » plus aisément. Nous constatons cependant que des constructeurs réputés, tels que Panhard, Delaunay-Belleville, Bayard-Clément, etc., conservent les soupapes symétriques, et par conséquent deux arbres à cames. L'avenir dira à laquelle des deux écoles il convient de se rallier, car il est bien délicat de prendre position dès maintenant, l'anatomie du moteur à pétrole n'étant pas encore complètement connue, tant s'en faut.

Pour l'allumage, par un retour peut-être imprévu, nous constatons un renouveau de la magnéto à

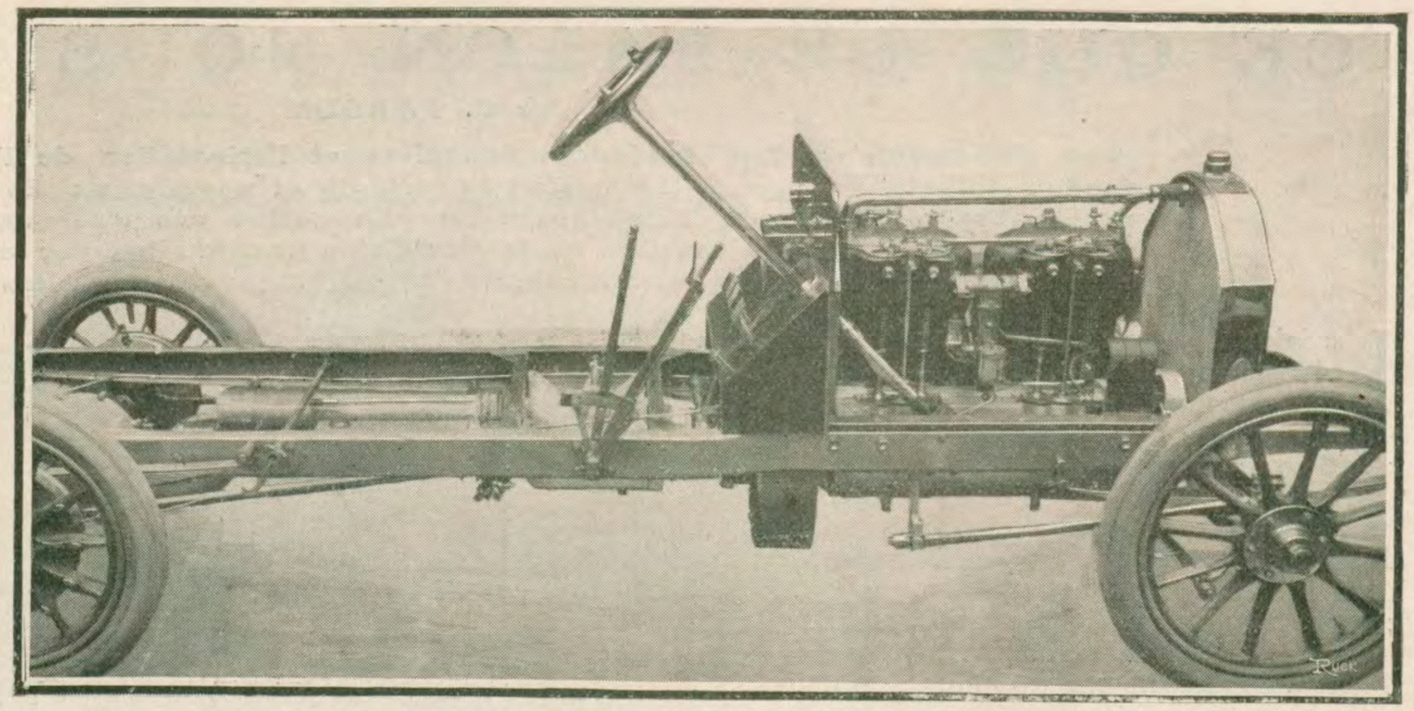


Le châssis 4-cylindres *Renault* 10-12 HP.

Celui exposé au Salon était muni d'un dispositif de mise en marche automatique. Le châssis est en tôle emboutie, renforcé d'une façon spéciale. Cylindres réunis en un seul bloc. Allumage par magnéto à bougie. Disposition spéciale du radiateur à l'arrière du moteur, avec circulation par thermo-siphon. Embrayage à cône cuir avec dispositif le rendant progressif.

bougies sur sa rivale la magnéto à ruptures. Sans doute, la présence dans l'intérieur des cylindres de pièces mobiles ne va pas sans entraîner quelques inconvénients ; j'incline cependant à croire que l'allumage à basse tension avec rupteurs prendra le dessus; pour cette simple raison que c'est une solution plus « mécanique ». Certains préconisent l'auto-allumage : je me refuserai toujours à comprendre leurs raisons; une qualité essentielle des poudres à canon est d'être progressive et les explosifs brisants n'ont jamais donné grand chose de bon en balistique. Il en va tout de même dans le moteur à essence :

L'auto-allumage, par cela même qu'il enflamme simultanément tout le mélange carburé, produit une percussion désastreuse au mécanisme et dont l'effet utile est sensiblement inférieur à celui de la poussée progressive produite par l'onde explosive qui part du voisinage de l'étincelle pour enflammer peu à peu toute la masse. Quoi qu'il en soit, au point de vue spécial des magnétos à ruptures ou à bougies, je ne serais pas étonné que d'ici quelques années la Fée Electricité ne nous réservât la suprise d'un allumage par ondes hertziennes qui viendrait mettred'accord les deux sœurs ennemies.



Le châssis 24 HP *Itala*.

Un des plus simples du Salon : cylindres 130/140 jumelés; transmission à cardan, embrayage par plateaux ; il possède un allumage spécial à rupteurs par came commandée par une vis sans fin, avec un seul ressort pour deux cylindres. Le carburateur est posé sur les cylindres, et ne leur est relié par aucune tubulure extérieure.

Embrayage et transmissions. Passons à l'embrayage. C'est l'une des parties de la voiture qui ont été traitées cette année avec le plus d'attention et il faut bien dire que les efforts des constructeurs ont été couronnés de succès. Il y a grande bataille entre le type classique à cônes droits ou inverses garnis de cuir et l'embrayage entièrement métallique. Celui-ci a gagné bien des marques à sa cause, et je suis à peu près certain qu'il finira par l'emporter.

Ceux qui emploient encore les cônes à cuir, Renault et Richard-Brasier entre autres, ont réussi à faire disparaître la plupart de ses inconvénients en le rendant très progressif et en adoptant des dispositifs de verrouillage. Quant aux embrayages métalliques, il est permis de les ranger en quatre catégories bien distinctes.

Nous avons en premier lieu l'embrayage à plateaux, soit plats, comme chez Panhard, Ariès, etc.; soit ondulés, comme chez Fiat et quelques autres (nouveau brevet Hele-Shaw). Cet appareil est conçu d'après un principe posé par le professeur Hele-Shaw ; on connaît son fonctionnement. Une série de disques en tôle est enfilée sur l'arbre du volant, ceux de rang impair étant solidaires du moteur, ceux de rang pair solidaires de l'arbre primaire du changement de vitesse. Quaud on appuie sur la pédale, l'influence du ressort d'embrayage est annulée ; il n'y a pas contact entre les divers disques et le moteur tourne débrayé ; lâchons la pédale, le ressort rendu libre comprime énergiquement la pile des disques et l'entraînement se produit.

Voici en second lieu l'embrayage à segments extensibles, conçu sur le principe appliqué pour les freins intérieurs aux roues. Voici encore l'embrayage à spirale, principe Lindsay, appliqué depuis plusieurs années par les ingénieurs d'Untertürkheim sur les voitures Mercédès. Voici enfin l'embrayage à ruban, dont on a trouvé au stand Mors une excellente application.

Je n'ai rangé dans aucune de ces quatre catégories un appareil bien ingénieux conçu par le professeur Hérisson et dont on a vu un modèle au stand Gobron-Brillié.

Mais continuons, nous voici en présence du changement de vitesse, ce point faible, hélas! de la voiture à pétrole. La prise directe en grande, innovée par Renault et Mors, est devenue la règle générale. Les Mercédès elles-mêmes en sont munies.

Il va sans dire que les roulements à billes sont d'un emploi général. En ce qui concerne la commande du changement de vitesse, les trois trains baladeurs, dont un pour la marche arrière, innovés par Mercédès, ont gagné beaucoup de terrain, toutefois, ceux qui ont conservé le train baladeur unique (Renault, Mors, Richard-Brasier, etc.), en ont rendu la manœuvre beaucoup plus aisée et plus rapide.

Il me faut encore souligner la tendance très générale à employer des articulations partout où le besoin s'en fait sentir, ainsi que les accouplements élastiques. Dans le cas de la transmission par chaîne, le joint de Oldham (tournevis) perd du terrain. Dietrich, par exemple, le remplace par des cardans, et Mors, sur sa voiture de course, le supprime carrément par un montage ingénieux de sa boîte des vitesses.

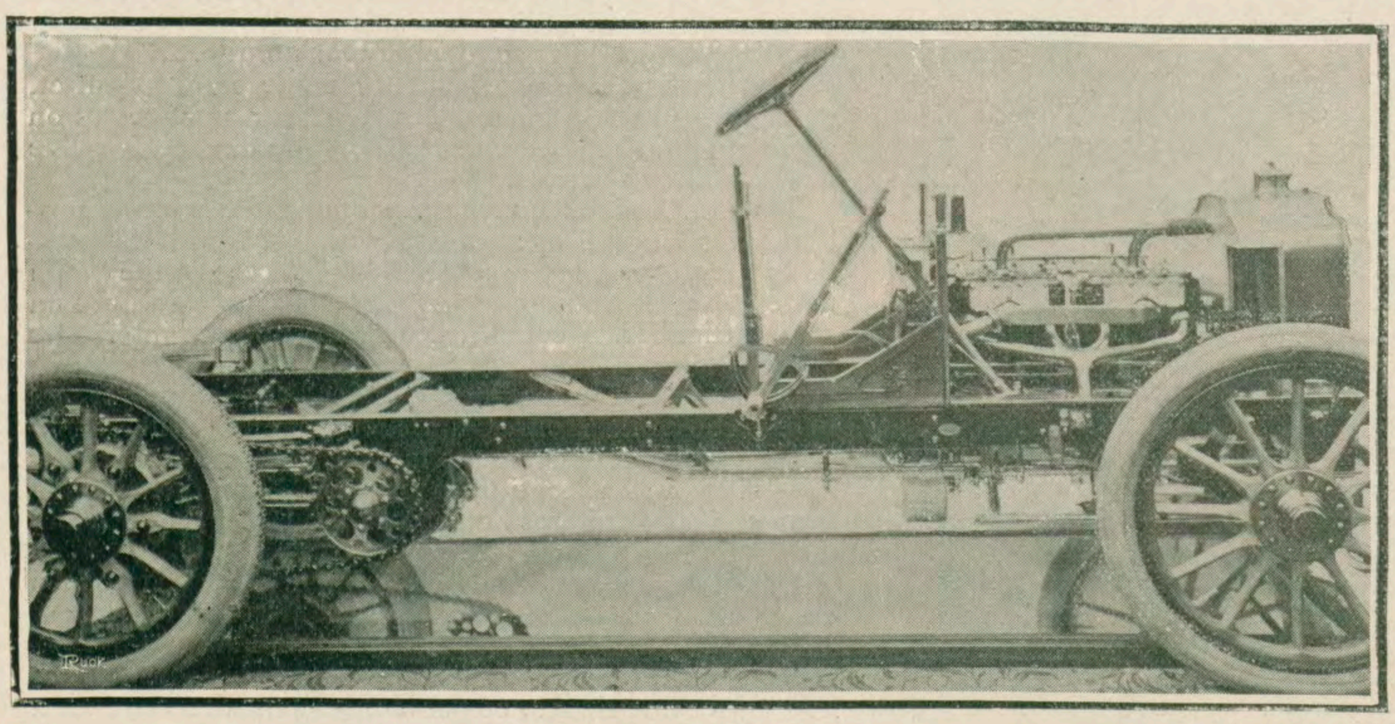
La guerre du cardan et de la chaîne continue, mais le cardan gagne insensiblement du terrain, c'est incontestable. On ne saurait nier sa supériorité au point de vue du rendement de la transmission.

Les freins sont remarquablement traités, et ces organes si importants de la voiture sont aujourd'hui irréprochables. Noté chez Mors un compoundage heureux du frein sur différentiel et des freins arrières.

J'ai pu constater que les appareils refroidisseurs avaient fait également de très gros progrès.

Enfin, Arbel ainsi que Malicet et Blin nous font toujours de très bons châssis emboutis qui sont au jourd'hui d'emploi quasi-général. Un nouveau venu, Dyle et Bacalan, présenteégalement de beaux modèles destinés aux Darracq.

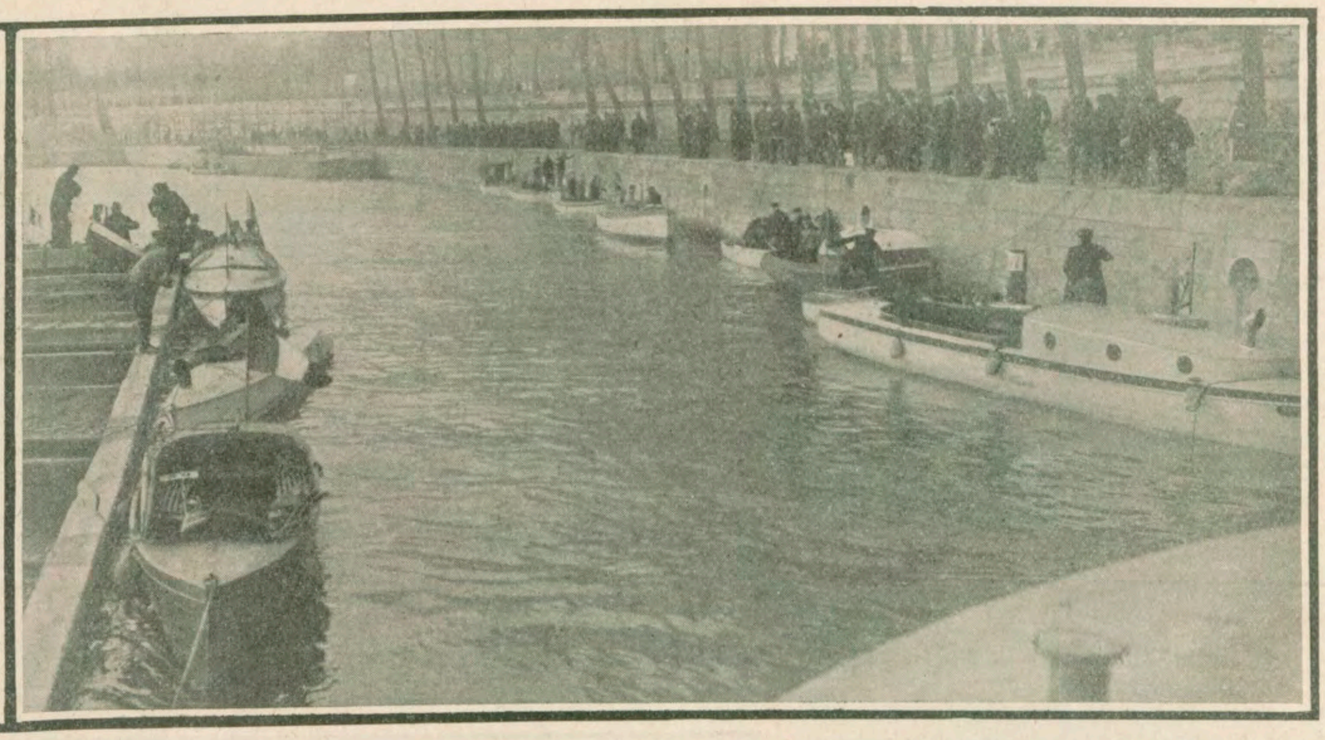
C. Faroux.



Le châssis *Brasier* 25 HP.

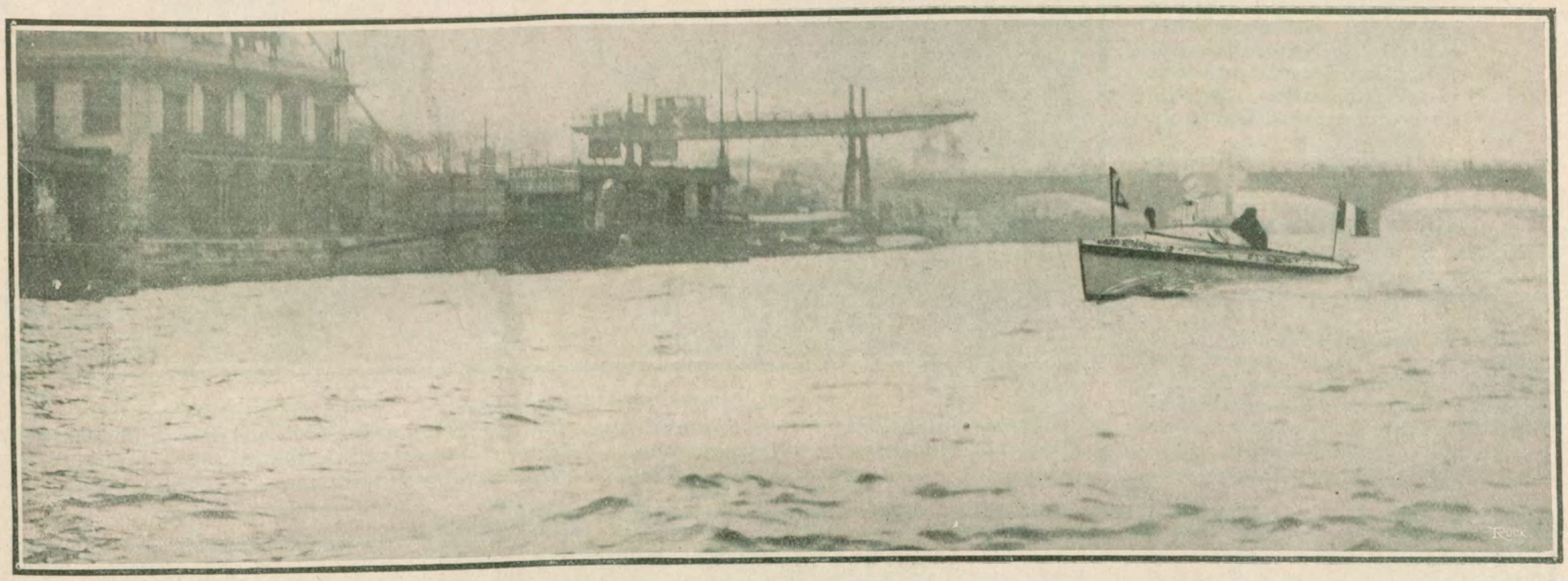
Châssis en acier embouti avec faux châssis en tubes. Moteur 4 cylindres groupés deux par deux et désaxé. Allumage par magnéto et rupteurs (rupture brusque à vitesse constante, quelle que soit l'allure du moteur). Soupapes d'admission et d'échappement du même côté du cylindre. Décompresseur pour la mise en marche. Carburateur à dosage automatique. Embrayage à cône cuir. Refroidissement par pompe. Suspension à l'arrière par ressort demi-pincette.

LA COUPE DU SALON

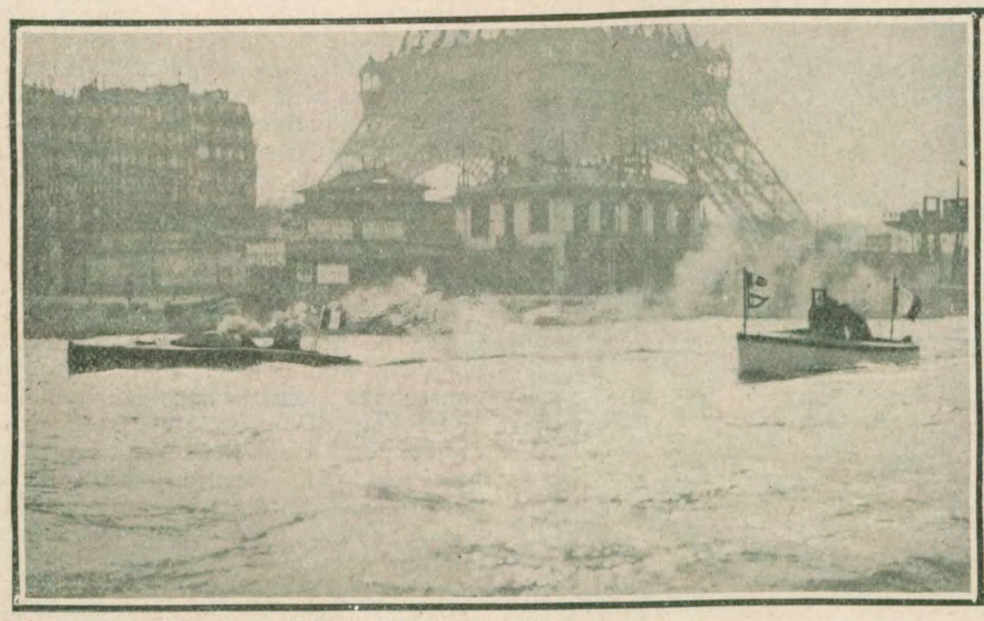


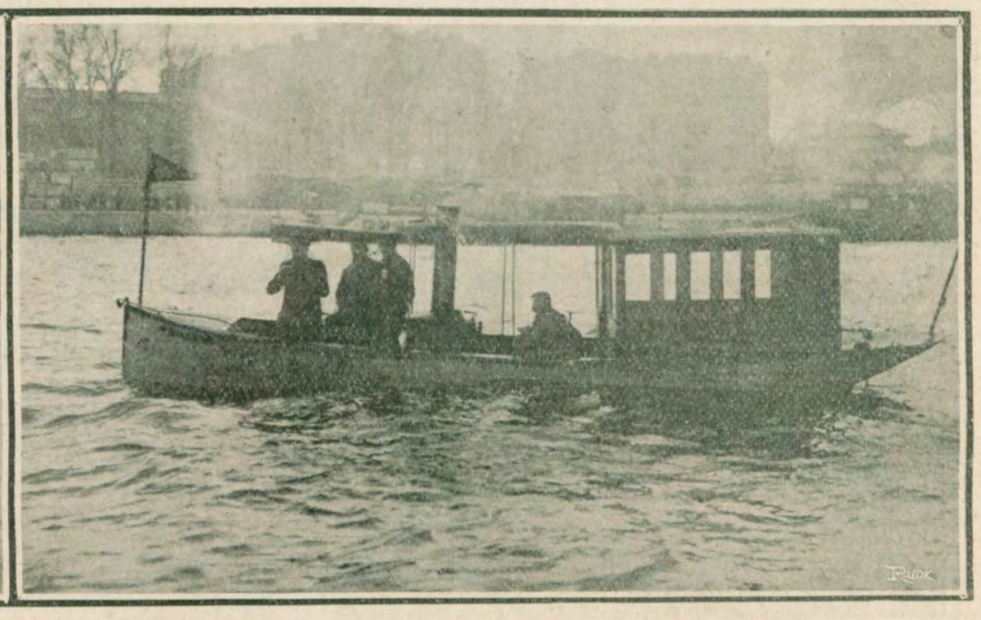
La tribune des officiels.
Notre collaborateur Tampier était chargé de l'organisation, M. Salomon tenait la montre.

Avant le départ.
Les concurrents étaient groupés, avant la course, dans un abri formé près du quai par une péniche, en aval de la passerelle de Billy. Près de là, se donnait le départ.



Le passage du *Forcès-Pas* au pied de la Tour Eiffel.
*Par suite d'un arrêt, causé par le froid, survenu au moteur de l'*Antoinette-II, *le fameux cruiser* Forcès-Pas *s'est trouvé être le plus rapide de tous les concurrents. Il a couvert le premier tour en 19 m. 10 s., et le second en 19 m. 3 s. (chaque tour représentait un parcours de 9 kilom. 350). Dans la même série, se classait également le* Frédéric-Sauvage, *piloté par l'ancien champion cycliste Jules Dubois.*





Le *Florentia-IV* et le *Mets-y-en-II* en vitesse.
La dernière course de canots automobiles en 1905, qui devait avoir lieu pendant le Salon, avait été reculée, à cause de la crue de la Seine, au dernier jour de l'année. Les propriétaires de cruisers se sont présentés en assez grand nombre.

Il n'en était pas de même des constructeurs, qui, se préparant pour

Le photographe de la *Vie au Grand Air* à bord du canot de la Préfecture.
Monaco, n'ont pas à l'eau de racers en ce moment. L'Antoinette-III *était le seul, et n'a fait qu'un tour, après un fort beau départ, du reste. Il est regrettable que cette épreuve n'ait pu être courue à la date fixée; les constructeurs y auraient certainement pris une part plus active, et elle aurait davantage attiré le public parisien.*

Un programme de la *Vie au Grand Air* pour 1906

La *Vie au Grand Air* adresse à ses fidèles lecteurs et abonnés ses vœux de nouvel an. Elle a en même temps le plaisir d'apprendre à ceux qui lui ont aimablement demandé quels étaient ses projets pour 1906, que non seulement elle suivra de très près chaque semaine l'actualité, et s'efforcera d'offrir des illustrations de plus en plus soignées et de plus en plus nettes, mais qu'elle s'est assuré une collaboration de premier ordre.

Elle estime en effet qu'un grand journal de sport doit, pour être complet, publier, en même temps que de belles illustrations, des articles bien pensés et bien écrits. Sous l'inspiration de son directeur, M. Pierre Lafitte, de M. Marcel L'Heureux, l'écrivain et le sportsmann bien connu, secrétaire général des Publications Pierre Lafitte, et de M. L. Lucien Faure, chef des services artistiques, cette collaboration traitera de la façon la plus éclectique et la plus compétente toutes les questions de sport.

Adoptant la classification de l'*Académie des Sports* qui, comme on sait, est divisée en trois sections : *Sports mecaniques*, *sports hippiques* et *sports athlétiques*, la *Vie au Grand Air* a créé trois grandes rubriques correspondant chacune à une de ses sections, et demandé à trois écrivains de sport, dont la compétence est indiscutable, de vouloir bien se charger de ces trois rubriques :

M. **C. Faroux**, ingénieur, pour les *sports mécaniques* (Automobilisme, Aérostation, etc.)

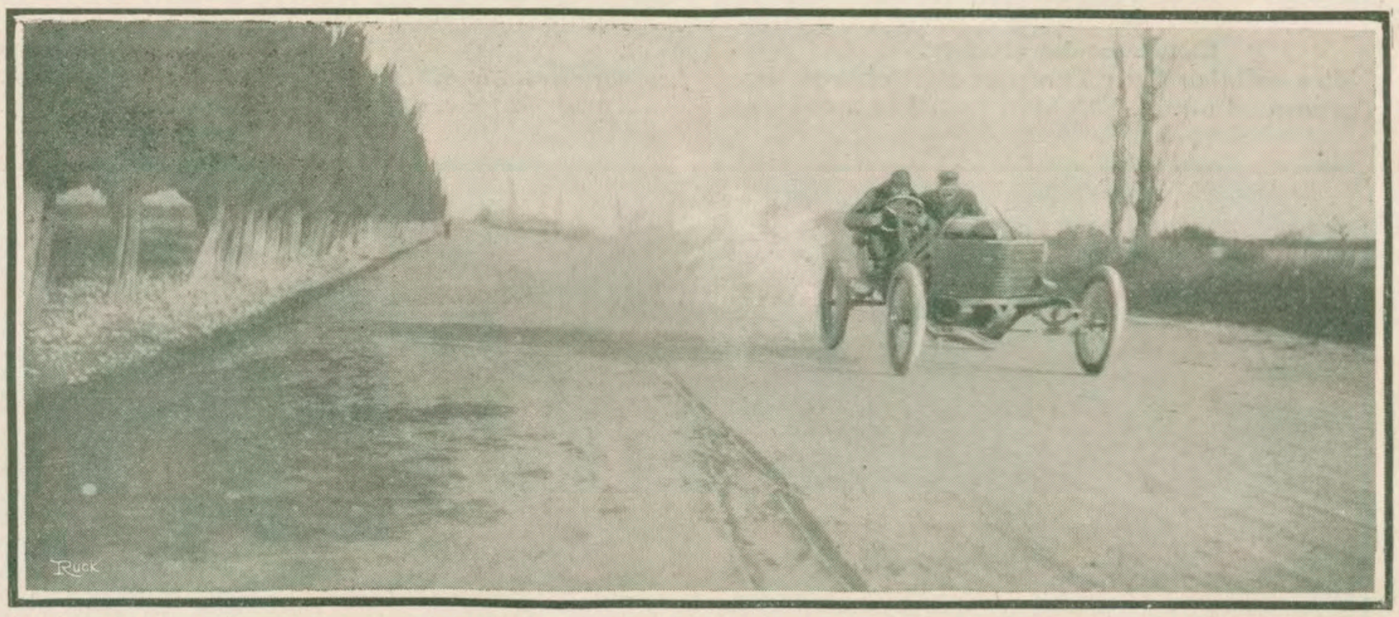
M. **Victor Breyer,** de l'Académie des Sports, pour les *sports athlétiques* (Bicyclette, Course à pied, Football, Boxe, Lutte, Escrime, Tennis, etc., etc.)

M. **Paul Mégnin**, rédacteur en chef de *Fermes et Châteaux*, pour les *sports hippiques* et *cynégétiques*.

Autour de ces trois principaux rédacteurs, dont le nom seul est un sûr garant de l'autorité avec laquelle les questions de sport seront exposées à nos lecteurs, viendra se grouper une phalange d'écrivains sportifs, également réputés, dont nous donnerons les noms dans notre prochain numéro.

LE RECORD DU KILOMÈTRE LANCÉ

Hémery, sur une Darracq de 200 chevaux, huit cylindres, a réalisé, samedi dernier, la stupéfiante vitesse de 175 kilomètres à l'heure, jamais atteinte par aucun vehicule automobile ⁂ Cinquante mètres à la seconde pendant vingt secondes ⁂ Le nouveau moteur Darracq.

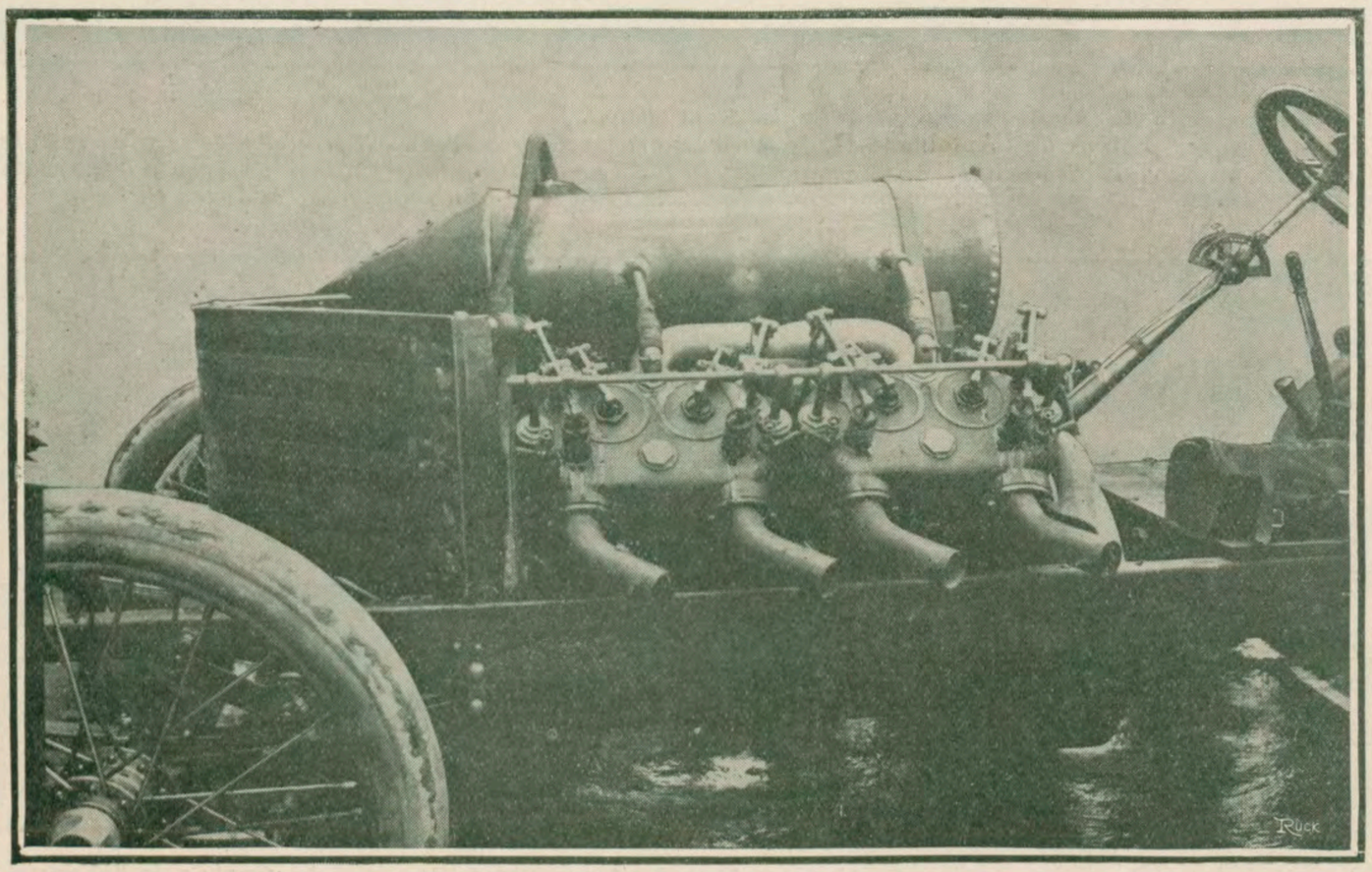


Hémery en vitesse.

Un sol très roulant, de superbes lignes droites, font de la route de Salon à Arles un des meilleurs « tapis » pour records. La vitesse moyenne d'Hémery a été de 174 kilom. 757 m. à l'heure, soit 48 m. 50 c. à la seconde !

Les grandes épreuves automobiles ont amené les constructeurs à mettre en ligne des véhicules de plus en plus rapides et pouvant, à la fois, tenir la route pendant des heures entières, tout en fournissant une moyenne de vitesse plus élevée que par le passé.

Une de nos plus puissantes maisons, j'ai cité Darracq, qui avait, au cours de l'année 1905, remporté la victoire aux Ardennes belges et à la Coupe Vanderbilt, s'est mise à l'œuvre pour établir une voiture spécialement destinée à la vitesse. Darracq, travailleur inlassable en même temps que chercheur assidu, puissamment secondé par l'ingénieur Ribeyrolles, vient de construire une voiture sur laquelle Hémery a battu le record du kilomètre lancé en couvrant cette distance en 20 secondes 3/5, ce qui représente une vitesse à l'heure de 174 kilom. 757 m., c'est-à-dire presque 50 mètres à la seconde !



Le moteur de la nouvelle Darracq.

La voiture d'Hémery ne ressemble en rien aux habituelles voitures de courses. Elle ne pèse que 990 kilos, et son moteur fait une force de 200 chevaux. Il est formé de huit cylindres disposés en V, opposés deux par deux et actionnant un seul vilebrequin.

Devant une telle performance tout commentaire est superflu. Néanmoins, il faut rendre un élogieux hommage, d'abord au constructeur, ensuite au si réputé conducteur, Hémery, qui est avant tout un audacieux, sans être un téméraire. Son audace résolue est tempérée par un sang froid remarquable.

Le véhicule, véritable type du « racer », réalise toutes les conditions nécessaires pour une telle performance.

En voici les détails : moteur en V, formé de 2 groupes de 4 cylindres placés sur le même carter ; alésage 170, course 140 ; avec calage sur le même vilebrequin. Deux vitesses, avec prise directe en grande vitesse, radiateur placé en coupe-vent à l'avant de la voiture, assurant ainsi une plus grande vitesse ; allumage par magnéto ; transmission habituelle par cardan. Le moteur donne 200 chevaux.

Par les spécifications ci-dessus, il est aisé de voir que Darracq ne s'est pas écarté de ses types habituels. Il a conservé tous les organes courants qui ont fait de ses voitures les reines du fond et de la vitesse.

C. Faroux.

LES VIEUX MARCHENT

Ramogé. Péguet. Ramogé.

Le passage des concurrents dans l'avenue des Champs-Elysées.

Les concurrents parcourent ensemble à vive allure les Champs-Elysées et l'avenue de la Grande-Armée ; Ramogé devait lâcher Péguet au raidillon de la Tuilerie. Une foule de cyclistes ont suivi de bout en bout les deux concurrents.

Comment Ramogé et Péguet s'étant réciproquement défiés, le vainqueur de Paris-Belfort battit le gagnant de Bordeaux-Paris sur la route de Saint-Cyr.

Il y a des gens qui ont la rancune longue. Il paraît que c'est le cas pour les pédestrians — rancune sportive, bien entendu, car, en tant qu'hommes privés, je suis convaincu que ce brave Péguet et cet excellent Ramogé ne s'en veulent pas le moins du monde.

Donc il y avait entre les deux hommes un vieux compte à régler, vieux, certes, car il remontait à 1892. Cette année-là, le *Petit Journal* avait organisé une grande épreuve pédestre de Paris à Belfort. C'était l'époque où notre confrère politique s'était fait une spécialité des manifestations sportives ; l'année précédente, ç'avait été la grande randonnée de Paris-Brest, qui donna l'essor à la bicyclette et fit la gloire du vieux Terront. Puis ce fut Paris-Rouen, qui vit la première fois lutter les voitures sans chevaux.

Donc en 1892, le 5 juin, Ramogé et Péguet se trouvaient au nombre des concurrents qui prenaient le départ rue Lafayette, pour Belfort, 500 kilomètres, un rien. Ramogé s'adjugeait la première place devant Gonnet, Péguet arrivait troisième.

L'année suivante, au mois de mars, les deux rivaux se trouvaient à nouveau aux prises sur Paris-le Havre et retour (444 kil.). Un troisième compagnon les départageait en les battant tous les deux, c'était la jument Merveilleuse, à M. Paillard; Ramogé était second. En juillet de la même année, Péguet prenait sa revanche dans la course de l'*Eclair*, sur le même parcours ; Ramogé se classait second. Il battait encore son rival le mois suivant dans un match de 500 kilomètres à Neuilly.

L'année suivante, c'est au tour de Ramogé de l'emporter dans un nouveau match de 500 kilomètres à Lille. Puis les deux rivaux ne se rencontrèrent plus qu'en 1898, dans la course Paris-Roubaix, où Ramogé fut premier et Péguet second. Depuis, Péguet avait mis à son actif deux superbes performances, en gagnant en 1903 la course Bordeaux-Paris et en se classant second l'an dernier, dans Toulouse-Paris.

En 1905, aucune grande épreuve pédestre n'avait été organisée, et nos deux braves pédestrians n'avaient pas eu l'occasion de se rencontrer. Il ne pouvait être dit que l'année pût se passer sans qu'ils s'amusassent à couvrir l'un à côté de l'autre quelques kilomètres. Des défis furent lancés, et dimanche dernier, à 9 heures, les deux hommes se trouvaient l'un à côté de l'autre devant le Grand Palais. Il s'agissait de se rendre à Saint-Cyr et de revenir à la Galerie des Machines. Tous les vieux du pédestrianisme étaient là. Il y avait Fleury, Charbonnel, Bagré, Dechartes, le gagnant de Toulouse-Paris, et combien d'autres. C'est que Ramogé et Péguet sont populaires. Le premier, d'ailleurs, prit à Suresnes une avance qu'un retour superbe du second dans les derniers kilomètres ne put parvenir à lui faire perdre, et c'est à moins de 2 minutes de différence que le vainqueur de Paris-Belfort et le gagnant de Bordeaux-Paris firent leur entrée au vélodrome d'hiver, au milieu des acclamations. Les 50 kilomètres avaient été couverts à une allure de 8 kilom. 500.

Voilà qui prouve la supériorité du sport pédestre. Car, supposez que Terront et Corre, par exemple, aient l'idée de renouveler leur match de Paris-Brest et du vélodrome d'Hiver, j'ai peine à croire qu'ils retrouveraient assez de leur ancienne forme pour établir une performance dont seraient fiers les meilleurs spécialistes.

MARCEL VIOLLETTE.

Il ne faudrait pas croire que les deux hommes sont des professionnels de la marche, qu'ils passent leur temps à s'entraîner et que la lutte de dimanche n'est qu'un épisode de leur vie sportive. Ramogé, à vrai dire, est marcheur de son métier. Il est porteur de journaux, c'est dire que les courses à travers Paris le matin avec le *New-York-Herald*, le soir avec la *Patrie* et la *Presse*, constituent la meilleure part de ses occupations.

Quand il est arrivé dimanche au poteau de départ, il venait de faire sa tournée du matin, et ce qui le tracassait, sur le retour, c'était de savoir s'il serait libre assez tôt pour faire celle de la soirée.

Mais Péguet, par contre, est cocher, cocher de grande remise, un métier, s'il en est, qui semble incompatible avec la marche à pied. Le fait est qu'à voir cet homme un peu ventru, la figure grand teint, le type classique du cocher bon enfant, quoi, on ne l'imaginerait guère capable de faire ses 50 kilomètres en moins de 6 heures au pied levé, c'est le cas de le dire. Péguet a la marche dans le sang et c'est une ironie du sort qui a placé sur un siège ce roi des marcheurs.

Nous adresserons gratuitement à ceux de nos abonnés qui nous en feront la demande la table des matières de la **Vie au Grand Air** *1905 ; tous nos lecteurs peuvent se la procurer contre la somme de 0 fr. 25.*

Le match France contre Nouvelle-Zélande

La plus belle partie de rugby jouée en France — La dernière des Néo-Zélandais — Notre équipe se couvre de gloire dans la défaite — Sommes-nous vraiment très forts?

Ce fut une heureuse idée que d'avoir choisi le 1er janvier pour la rencontre de la France et de la Nouvelle-Zélande. Ce sera une date historique et facile à retenir dans les fastes du rugby français. Elle le sera plus encore par l'enthousiasme des spectateurs, qui fut grand, que par la défense de notre équipe, qui fut héroïque. Plusieurs milliers de personnes se rendant au Parc des Princes ont montré que le souci des visites traditionnelles et la crainte de la pluie n'étaient plus que des légendes inconsistantes. Peur de l'opinion, peur des rhumes, nous sommes en train de changer tout cela. Et si cette réunion n'avait pas prouvé autre chose ce serait déjà un résultat suffisant.

On encaissa près de onze mille francs de recette : on en rêvait à peine la moitié. Les dirigeants du Racing Club de France et du Stade Français, qui organisaient la rencontre, se sentirent l'âme en joie. Leur contentement fut tel que l'un d'eux, un de nos plus graves confrères, en perdit l'équilibre, au grand plaisir des tribunes du pesage.

L'organisation L'organisation avait été difficile. Les Néo-Zélandais qui viennent d'achever leur tournée de trois mois en Angleterre, ne désiraient guère ajouter un match à cette série. Il fallut les prier, leur représenter que nous ne sommes pas des adversaires à dédaigner.

Il fallut aussi satisfaire leurs exigences pécuniaires. Admirablement dirigée, la tournée des Néo-Zélandais ne laissait rien au hasard. Chaque match devait leur assurer un minimum d'indemnité, de quoi faire vivre la trentaine de joueurs qu'ils avaient amenés en Angleterre. Bien qu'étant amateurs et ne recevant d'autre argent que leurs frais de séjour et de déplacement, ces joueurs constituent un club qui peut emplir sa caisse collective. Le public anglais vint toujours assez nombreux pour que le minimum fixé fût dépassé de loin. Il est intéressant de constater que le public français a été presque aussi enthousiaste.

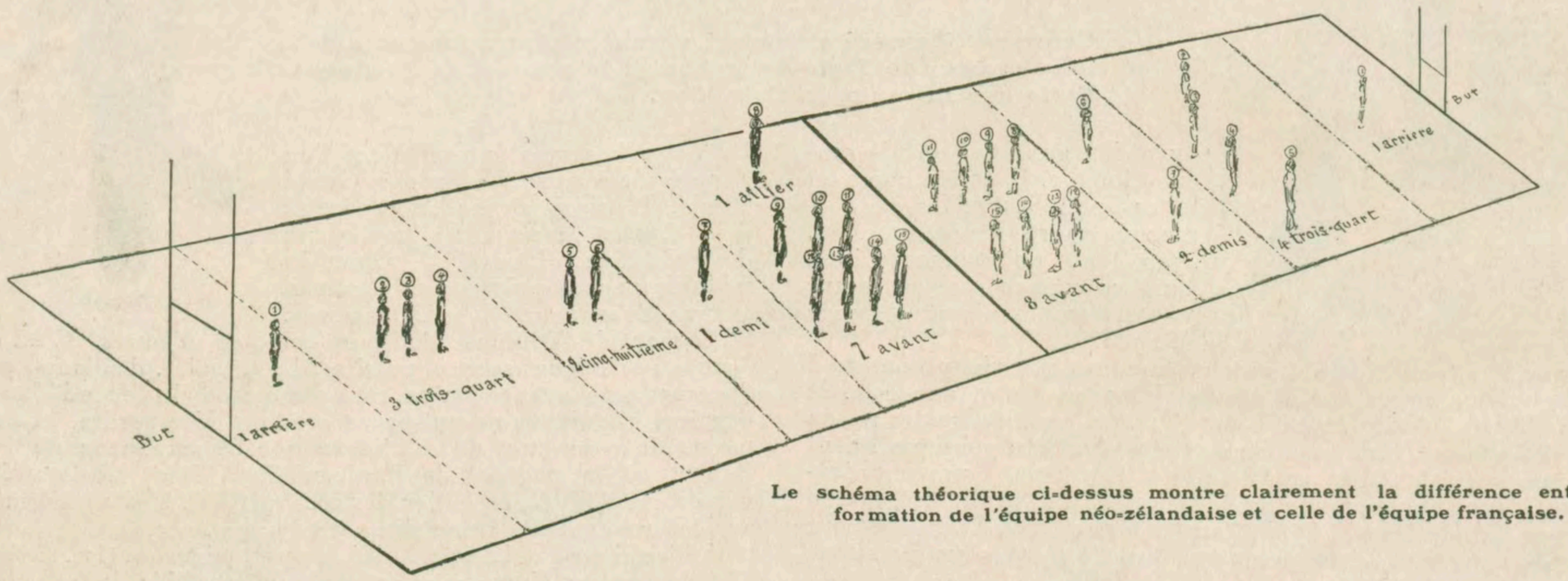
Les équipes Les Zélandais avaient amené trente joueurs à Paris. Ils choisirent, la veille au matin, l'équipe qui devait les représenter. C'était à peu près leur meilleur team, à l'exception du demi Roberts, que l'on avait accoutumé de considérer comme indispensable en face des excellents demis anglais.

L'équipe française, choisie parmi les meilleurs joueurs de Paris et de la province, ne se présentait pas mal. Elle n'a pas trompé notre espoir. Elle a même fait en somme plus qu'on n'attendait d'elle.

Les noms de ces joueurs et ceux de leurs adversaires appartiennent désormais à l'histoire. La postérité nous saura gré de les avoir conservés.

Tyler. Wallace. Harper. Glascow. Newton. Glenn. Seeling. Mackrell. Cunningham Hunter Stead. Gallaher (cap.). Mynott. Booth. Abott.

L'équipe néo-zélandaise.



Le schéma théorique ci-dessus montre clairement la différence entre la formation de l'équipe néo-zélandaise et celle de l'équipe française.

Rutherford (arb. de touche). A. H. Muhr. Levée. Cessieux. Sagot. Bremlat (arb.). Communaux. Dufourcq. Dedeyn. Pujol. Vergés. Amand (cap.) Lacassagne. Jérôme. Crichton.

L'équipe française.

La partie Le début de la partie nous montra deux choses, auxquelles on s'attendait du reste : que les Français jouant à huit-avants

New-Zealand. — Arrière : E. Booth. Trois-quarts : E. Harper, W. Wallace, H. Abott. Cinq-huitièmes : J. Hunter, S. Mynott.

Demi : W. Stead. Avants : W. Makrell, G. Tyler, F. Glascow, F. Newton, W. Cunningham, W. S. Glenn, S. Seeling, G. Gallaher (capitaine).

France. — Arrière : Crichton (H. A. C.) ; trois-quarts : Lasne, aile droite (R. C. F.), Levée, centre droit (R. C. F.), Sagot, centre gauche (S. F.), Pujol, aile gauche (S. O. E. Toulouse) ; demis : Lacassagne (S. Bordelais), H. Amand, capitaine (S. F.) ; avants : Dufourcq (S. Bordelais), Cessieux (F. C. Lyon), Communaux (S. F.), Muhr (R. C. F.), Jérôme (S. F.), Branlat (S. Bordelais), Dedeyn (R. C. F.), Vergès (S. F.).

Le chant de guerre.
Avant la partie, l'équipe zélandaise, rangée en demi-cercle, entonne un chant longuement modulé.

Une sortie de mêlée.
Le demi zélandais va ramasser le ballon et le passer au cinq-huitième. Quoique les Français eussent toujours un homme de plus en mêlée (huit contre sept) ils n'ont presque jamais eu le ballon ; ils complétaient leur avantage par des passes rapides et d'une précision à laquelle nos hommes ne sont pas habitués.

Près de la touche.
La rapidité des Zélandais était telle, que, où que se trouvât le ballon, si deux équipiers français le rendaient, ils étaient toujours marqués par trois adversaires.

Une mêlée en action.
Les demis surveillent la mêlée. L'avant-aile zélandais, qui se trouve à gauche, cherche à gêner le demi français, pour permettre au sien de travailler.

Points marqués par les Néo-Zélandais dans les divers matches qu'ils ont disputés.

	ÉQUIPES ADVERSES			NÉO-ZÉLANDAIS		
	P.	Essais	Buts	P.	Essais	Buts
Devonshire	4	0	1(a)	55	13	8
Cornwall	0	0	0	41	11	4
Bristol	0	0	0	41	9	7
Northampton	0	0	0	32	8	4
Leicester	0	0	0	28	6	5
Middlesex	0	0	0	34	8	5
Durham	3	1	0	16	4	2
Hartlepool	0	0	0	63	15	9
Northumberland	0	0	0	31	9	2
Gloucester	0	0	0	44	10	7
Somerset	0	0	0	21	5	4
Devonport Albion	3	0	1(b)	21	5	3
Midland Counties	5	1	1	11	5	3
Surrey	0	0	0	23	3	1
Blackheat	0	0	0	32	8	5
Oxford Univers.	0	0	0	47	13	4
Cambridge Univ.	0	0	0	14	4	1
Richmond	0	0	0	17	5	1
Bedford	0	0	0	41	11	4
Ecosse	7	1	1(c)	12	4	0
Glasgow	0	0	0	22	6	2
Irlande	0	0	0	15	0	3
Angleterre	0	0	0	15	5	0
Galles	3	3	0	0	0	0
Cardiff	8	2	1	10	2	2
Swansea	3	3	0	4	0	1 (c)
France	8	2	1	38	10	4

(a) drop goal.
(b) coup franc.
(c) drop goal.

On voit que nous avons marqué autant de points contre les Zélandais que l'équipe anglaise qui en a marqué le plus.

Sur la ligne de 22 mètres.
Après une mêlée, le demi zélandais, qui a manqué le ballon, le passe avec son pied.

contre sept, n'avaient cependant pas le ballon en mêlée ; et aussi que les arrières adverses plus rapides et comptant un homme de plus, débordaient à chaque coup les nôtres.

Le capitaine français, Amand, dut ressentir quelque angoisse : lui fallait-il dégarnir sa ligne d'avants, déjà trop faible, pour renforcer sa ligne de trois-quarts qui ne l'était pas moins ? Il ne le pensa pas, et garda la formation classique que les Anglais n'avaient, eux, conservée qu'une seule fois contre ces adversaires : il leur en avait coûté soixante points. Avons-nous eu plus d'adresse... ou plus de chance ?

Deux essais, marqués en un quart d'heure par les très rapides ailes zélandaises, ne découragèrent pas l'équipe française, comme il était à craindre. Assez ingénieusement elle profita de l'état marécageux du terrain pour risquer quelques dribblings. La fougue provinciale aidant, elle arriva sur les buts étrangers ; et le lyonnais Cessieux réussit un essai en force. Ce fut dans le vélodrome un tapage assourdissant, une manifestation délirante de joie nationale. Après tout, c'était légitime.

Mais ce n'était qu'un affaissement passager des Zélandais. Que faire contre une équipe qui a constamment le ballon en mêlée et dont les hommes réussissent, sans une maladresse, d'aussi longues séries de passes ? La présence de l'« avant-aile » Gallaher gênait terriblement les demis français, qui le trouvaient constamment dans leurs jambes. C'est le rôle spécial de ce joueur, qui assure ainsi le travail de son « demi de mêlée ». Celui-ci ne fait que ramasser le ballon, talonné par les avants, et le passer aux cinq-huitièmes d'un même geste automatique.

Il s'est si bien acquitté de cette mission, qu'à la mi-temps les Zélandais comptaient 18 points à 3. Nos trois-quarts, Lane et Sagot avaient assuré pourtant une belle défense. Et le jeu remarquable de notre arrière Crichton nous avait évité un désastre.

La reprise vit bientôt une attaque des Français ; le ballon entrant dans les buts zélandais Jerome et Vergès s'effondrèrent en même temps sur lui. Et tandis que Branlat réussissait le but les acclamations se répétaient. Nous avions 8 points et des enthousiastes parlaient d'une victoire possible.

Heureusement pour notre modestie nationale la partie reprit son cours attendu. Avec une régularité étonnante les Zélandais gagnaient du terrain à chaque mêlée ne dribblant jamais d'ailleurs ; leur procédé est élégant : leurs arrières profitent de la moindre trouée et s'y précipitent, évitant les adversaires avec une subtillilité inouïe. Les passes sont plus longues que celles des Gallois et les joueurs utilisent plus que ces derniers leur vigueur pour ne pas faire de « tenus ».

Les arrières zélandais courent très droit, sauf lorsqu'ils veulent déplacer le jeu d'un même côté par une feinte et revenir ensuite à toute vitesse vers le côté opposé, où plusieurs de leurs camarades les attendent et achèvent la série de passes.

Trente minutes de ce jeu permirent aux Zélandais de marquer six autres essais. Ils gagnaient finalement par 38 points (10 essais, 4 buts) à 8 (2 essais, 1 but.)

Ce qu'a fait notre équipe Ce fut pour nous une défaite honorable. Le capitaine zélandais Gallaher l'a reconnu. Peut-être pensait-il que sur un terrain sec les Français n'eussent rien marqué. Il ne l'a pas dit. Ne soyons pas plus Zélandais que lui.

Notre équipe a bien joué ; il n'est que juste de le reconnaître. En contact avec ces formidables adversaires, elle subissait plusieurs infériorités : celle du poids, l'équipe zélandaise étant la plus lourde et la plus vigoureuse qu'on ait encore vue en Europe ; celle de la vitesse, les arrières zélandais étant d'une extrême rapidité ; celle de la science, devant ces combinaisons ingénieuses qui ont déconcerté les meilleures équipes anglaises ; et aussi celle de l'entraînement, car nos compatriotes n'ayant jamais joué ensemble se heurtaient à des adversaires aguerris par une rude campagne de trois mois.

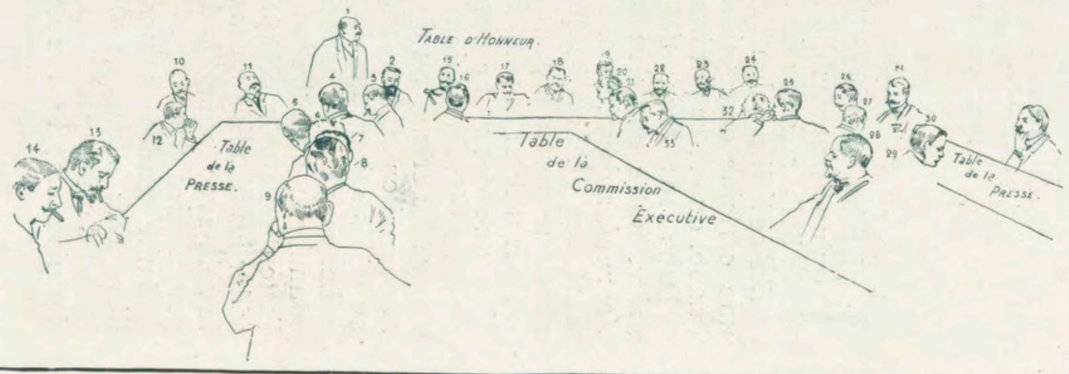
Nos progrès sont néanmoins incontestables ; nos avants surtout ont joué avec une entente qui leur a permis d'attaquer à deux reprises et de marquer à chaque fois. Notre rencontre avec l'Angleterre au mois d'avril promet. Nous n'osions l'espérer : cela nous paraît certain désormais.

Gallaher a déclaré qu'il avait rencontré d'excellents avants et trouvé en ses adversaires de véritables gentlemen. Jamais arbitre ne lui parut plus équitable que Dedet. Ces aimables constatations ne peuvent nous déplaire. Elles doivent être exactes, car Gallaher parle peu.

F. Bidault.

Un arrêt de dribbling.
Les Zélandais ne se couchent jamais sur le ballon pour arrêter un dribbling; ils le ramassent dans les jambes de l'adversaire et font la passe. On remarquera qu'un joueur zélandais se place devant Branlat pour l'empêcher de continuer.

LE BANQUET DE CLOTURE DU SALON



MM.
1. Marquis de Dion.
2. Doumer.
3. Daniel Cousin.
4. Darzens.
5. Breyer.
6. Abran.
7. Frank-Puaux.
8. Tampier.
9. Guyonnet.
10. De Rollepot.
11. Bérard.
12. Wimille.
13. Durand.
14. Boureau.
15. Lieut-col. Raulet.
16. Vauzelle.
17. Trouillot.
18. Rives.
19. De Zuylen.
20. Chapelle.
21. Hammond.
22. Dubief.
23. Ballif.
24. Ruau.
25. Michel Lévy.
26. De Lafreté.
27. Dav. de Champclos.
28. Georges Richard.
30. Prade.
31. Jean Lafitte.
32. Sasportas.
33. Pagis.

APRÈS LE SALON DE L'AUTOMOBILE

Le banquet de clôture du Salon de 1905 a eu lieu le 26 décembre, dans les salons de l'Hôtel Continental. Cette superbe manifestation a dignement couronné la période d'activité si brillante que vient de traverser l'industrie automobile. Trois ministres : MM. Ruau, Trouillot et Dubief, et M. Doumer, président de la Chambre des députés, y assistaient. Dans leurs discours ils ont assuré à nouveau les constructeurs français de l'intérêt que porte le Gouvernement de la République à la plus florissante des industries françaises.

Un procédé pour truquer.
Faire tomber, d'un mouvement de poignet, la moitié de la charge de poudre hors du canon.

Chargement régulier.
La chargette est placée juste sur la bouche du canon, la poudre tombe régulièrement au fond.

DEUX BALLES ÉCHANGÉES SANS RÉSULTAT

Comment charger correctement les pistolets dans un duel? ⌀ Peut-on rendre sûrement un duel au pistolet sans danger pour les adversaires? ⌀ Moyens déjà dévoilés ⌀ Autres procédés pour truquer ⌀ Utilité d'appeler l'attention sur les truquages possibles ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Il est admis dans le public que les duels au pistolet sont anodins et qu'il est fort rare qu'une balle habilement logée ait raison de la belle attitude de l'un des adversaires.

Est-ce à dire qu'en France les témoins mettent une certaine complaisance à ne pas causer de drame, ou est-ce pur hasard?

Dans ses *Trucs de duels*, *pistolet*, *épée*, *sabre*, notre confrère et ami Emile André, du *Journal*, a dévoilé certains moyens pour essayer de rendre un duel au pistolet aussi peu dangereux que possible pour les adversaires.

Pour utiliser la plupart de ces procédés, aussi bien que ceux que nous allons dévoiler, il faut que les témoins soient complices de celui qui charge les armes ou de la personnalité qui, par sa compétence, a été chargée de cette fonction, ou qu'ils soient dupes.

Les moyens de truquer que nous allons faire connaître appelleront donc désormais toute l'attention sur la compétence que doivent posséder les témoins en matière de tir, ainsi que sur le soin avec lequel ils doivent surveiller le chargement des armes.

Emile André a parlé de fausses balles en liège avec alliage de plomb et de mercure; de balles de plus petit calibre que celui du canon des pistolets; de double charge de poudre; de serrer fortement la détente; et même de pistolets à soupape basculant à l'intérieur, de façon à y faire disparaître la balle, la poudre restant seule dans le canon, etc.

Chargement régulier.
La balle est bien placée à l'embouchure du canon, on l'enfonce légèrement avec le maillet.

Sans vouloir être désagréable à notre excellent confrère, nous pensons que ces moyens sont ou enfantins ou dangereux; telle la double charge de poudre, la balle ayant plus de force de pénétration.

Bien charger une paire de pistolets dans un duel, exige en même temps qu'une grande dextérité de mains, une véritable pratique. Un coup de maillet trop faible sur une des balles donne moins de précision au tir, un coup trop fort peut écraser la balle au fond du canon ; la charge de poudre doit être exactement du calibre de la chargette.

Avant de charger définitivement les armes il faut les flamber, c'est-à-dire tenir le canon haut, glisser la poudre, placer une amorce sur la cheminée; puis tirer ce coup à blanc sans abaisser les pistolets, et ne les charger définitivement que quand la petite flamme de poudre sera apparue au bout du canon, aussitôt le coup à blanc tiré.

La bonne qualité des amorces est aussi une chose de la plus haute importance; il faut donc regarder l'intérieur de chacune d'elles avant de les placer sur la cheminée de chaque pistolet. Il

Un procédé pour truquer.
Faire glisser la baguette en dehors du canon.

Un procédé pour truquer.
Arrêt de la baguette avec le pouce de la main gauche.

faut également s'assurer que chaque amorce tiendra bien sur la cheminée, que les adversaires en levant le bras ne risqueront pas de la faire sauter en dehors de la cheminée. Pour cela il est bon de presser légèrement chaque amorce, avant de la placer; et même de baisser le chien et d'appuyer avec sur l'amorce et sur la cheminée. Cette dernière manipulation demande une habitude exceptionnelle, car si le chien s'échappait des doigts du chargeur... le coup pourrait partir et... blesser ou tuer un des témoins attentifs à ces préliminaires; il faut donc que ces témoins se tiennent à droite et à gauche du chargeur sans rien perdre des mouvements exécutés par lui.

En se servant d'armes absolument régulières, voici les trois procédés qui peuvent rendre un duel au pistolet sans danger pour les adversaires, et utiliser le fameux cliché tenu en réserve : « Deux balles ont été échangées sans résultat. »

1° Prendre avec la chargette la quantité régulière de poudre : 14 centigrammes ; donner à la chargette une inclinaison, laquelle fera tomber en dehors du canon au moins la moitié de la poudre.

Avec ce procédé, la balle manquant de force de propulsion, tombera à quelques pas de l'adversaire sur lequel on tire, ou si elle le touche, ne lui causera qu'une lègère contusion.

Chargement régulier.
La baguette va correctement au fond du canon, pour bien consolider la balle.

2° Insérer régulièrement la poudre dans le canon ; placer la balle à la bouche du canon ; n'enfoncer cette balle avec la baguette en frappant dessus avec le maillet, qu'à 1 ou 2 centimètres de la bouche du canon ; faire semblant de donner à faux quelques coups de maillet ; en profiter pour faire sortir la baguette du canon, et la faire glisser en dehors du canon, en continuant à faire semblant de l'enfoncer avec le maillet, avec ce deuxième procédé, les résultats du duel seront les mêmes qu'avec le procédé n° 1.

3° Insérer encore régulièrement la poudre au fond du canon ; insérer de même la balle sur la bouche du canon, frapper dessus avec le maillet, et avec le pouce de la main gauche appuyer fortement sur la baguette ; pour arrêter la baguette, l'obliger à ne presque pas enfoncer la balle dans l'intérieur du canon. Mêmes résultats.

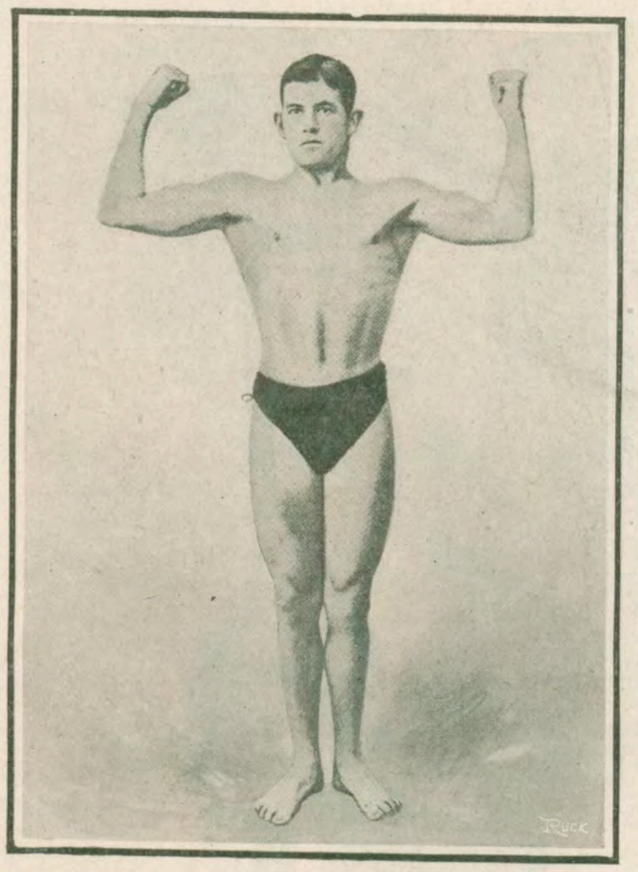
On le voit les pistolets n'ont pas besoin d'arrangements spéciaux ; ce qu'il faut, c'est une habitude de... prestigitateur.

Donc, témoins, ouvrez les yeux !

Sans souhaiter qu'un duel au pistolet ne donne pas la semaine prochaine un exemple de rencontre sanglante, on peut demander que les témoins soient sérieux et ne se laissent pas aller à ces trucs faciles.

GUSTAVE VOULQUIN.

MORT DU NAGEUR AUSTRALIEN KIERAN



Kieran.

Le célèbre nageur australien Kieran est mort ces jours derniers. C'était un bel athlète, de musculature puissante; son style présentait une certaine analogie avec celui de Billington.

FOOTBALL-ASSOCIATION L'ÉQUIPE DU SPARTA

L'équipe du Sparta est une des plus fortes équipes hollandaises. Elle a été battue par le Racing par 2 buts à 0, le 31 décembre; le lendemain, elle battait une équipe mixte de Paris par 5 buts à 4.

VAN DEN BORN

Van den Born, le gagnant du Championnat d'Hiver, a essayé un record spécial : lancé par une motocyclette, l'abandonnant au coup de pistolet, il a couvert un tour de piste en 20 s. 3/5.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

AUTOMOBILE

Samedi 30 décembre.

Salon. — Hémery, sur sa nouvelle 8 cylindres Darracq, bat officiellement le record du monde du kilomètre : 20 s. 3/5 (vitesse moyenne à l'heure : 174 kilom. 757).

CANOTS AUTOMOBILES

Dimanche 31 décembre

Coupe du Salon. — Cruisers (28 kilom. 50, 1re série : 1. Mendelssohn, 1 h. 24 m. 1/5; 2. Simone, 2 h. 10 m. 18 s. 2me série : 1. Florentia IV, 1 h. 44 m. 14 s.; 2. Mets-y-En II, 2 h. 3 m. 18 s. 3me série : 1. Forcespas, 56 m. 57 s.; 2. Fréderic-Sauvage, 1 h. 35 m. 30 s.

Extra-réglementaires : 18 kilom. 500, 1re série : 1. Satyre, 1 h. 42 m. 2/5. 2me série : 1. Edith, 1 h. 24 m. 35 s. 3me série : 1 Nelly, 1 h. 26 m. 38 s. 4me série : 1. Dalifol, 1 h. 30 m. 4 s.

CYCLISME

Dimanche 31 décembre.

Vélodrome d'Hiver. — 60 kilomètres (entraînement par grosses motocyclettes sans coupe-vent) : 1. Nat Butler en 46 m. 10 s. 1/5 ; 2. Lorgeou à 6 tours; 3. Darragon (tombé).

Prix Bauher. — 1. Ingold ; 2. Rettich; 3. Dupré; 4. Bourotte.

Handicap. — (666 m. 66) : 1. Meunier (22 m. 50); 2. Toussaint (30 m.); 3. Deschamps (15 m.); 4. Nedela (7 m. 50); 5. Gardelin (0 m.).

Record amateur des 5.000 mètres: Le jockey O'Connord bat le record en 4 m. 36 s. 2/5.

Lundi 1er janvier.

Vélodrome d'Hiver. — Record du tour de piste (départ lancé, sans entraîneurs) : Van den Born, 19 secondes.

Scratch international : 1. Hourlier; 2. Rettich; 3. Nedela.

FOOTBALL RUGBY

Samedi 30 décembre.

Swansea. — Pays de Galles bat Swansea, 4 à 3.

Lundi 1er janvier

Parc des Princes. — Pays de Galles bat France. 38 (10 essais et 4 buts) à 8 (2 essais et 1 but).

COURSE A PIED

Dimanche 31 décembre.

Vélodrome d'Hiver. — 2.500 mètres handicap : 1. Ragueneau (scratch); 2. Renard (40 m.); 3. Bodet (190 m.); 4. David (100).

MARCHE

Dimanche 31 décembre.

Match Ramogé-Péguet : 50 kilomètres : 1. Ramogé en 5 h. 53 m. 58 s. 2/5; 2. Péguet en 5 h. 55 m. 54 s.

FOOTBALL-ASSOCIATION

Dimanche 31 décembre.

Match international. — Paris. Racing Club de France bat Sparta (de Rotterdam) 2 à 0.

Match interrégional. — Bordeaux : Gallia Club bat Stade Bordelais, 8 à 0.

Le Havre : Havre Athletic Club bat Standard A. C. 1 à 0.

Lundi 1er janvier.

Match international. — Paris. Sparta (de Rotterdam) bat Paris, 5 à 4.

HIPPISME

Jeudi 28 décembre.

Pau. — *Prix du Parc Beaumont* (Steeple); 1. Alcyon II (Jaouen) à Mme Cl. Procureur; 2. Rosny (St-Léger); 3. Capitoul (L. Bariller).

Dimanche 31 décembre.

Marseille. — *Prix du Parc Borély* (haies) : 1. Odon (J. Bartholomew), à M. E. Thiébaux; 2. La Touraiee (Printen); 3. Pensa (Louth).

A PROPOS DE LA VENTE DE DIAMOND-JUBILEE

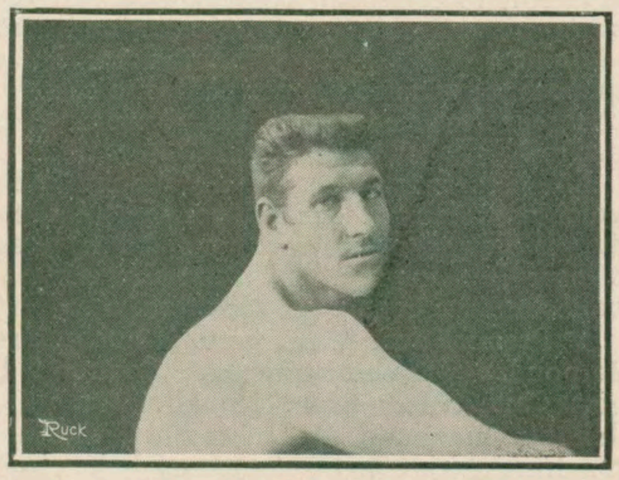
M. Cheri R. Halbroun.

C'est M. Cheri Halbroun qui a trouvé acquéreur pour Diamond-Jubilee; en même temps, à New-Market, il a traité de nombreux achats d'étalons et de poulinières pour la France.

FOOTBALL-ASSOCIATION L'ÉQUIPE DU R. C. F.

Les racingmen ont bien joué dimanche, quoique pendant presque toute la partie leur équipe ait été incomplète.

CHEMIAKINE-YUKO-TANI



Le lutteur russe Chemiakine a rencontré chez Bostock, le 30 décembre, le champion du jiu-jitsu. Yuko-Tani ; le résultat du match a été difficile à apprécier, et on l'a déclaré nul.

BICYCLETTES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Une fort importante évolution se produit actuellement dans la bicyclette adaptée au grand tourisme ⸗ Les changements de vitesse indispensables ⸗ Le rétropédalage ⸗ ⸗ ⸗

Ce sont les esprits superficiels qui prétendent que la section cycliste au Salon qui vient de fermer ses portes ne présentait aucun intérêt et ne méritait même pas l'honneur d'un coup d'œil.

Evidemment, son importance paraissait très secondaire, à côté de l'éblouissante autant que formidable cohorte de voitures automobiles écrasant la « petite reine » de tout leur poids, au propre comme au figuré.

Il y a là un voisinage dont souffre forcément la frêle machine d'acier. Mais il faut s'en consoler en songeant que rien ne pourra diminuer sa popularité toujours croissante ainsi qu'en témoigne la constant progression dans les revenus que la taxe spéciale assure à l'Etat. Puis, nous ne sommes déjà plus au temps où l'on s'obstinait à vouloir faire une comparaison entre deux modes de locomotion ou deux passe-temps qui n'ont aucun rapport l'un avec l'autre. On peut les aimer, sinon les pratiquer, tous les deux, et cela me paraît même beaucoup plus logique que de se cantonner dans un exclusivisme absurde au profit de l'un et au détriment de l'autre.

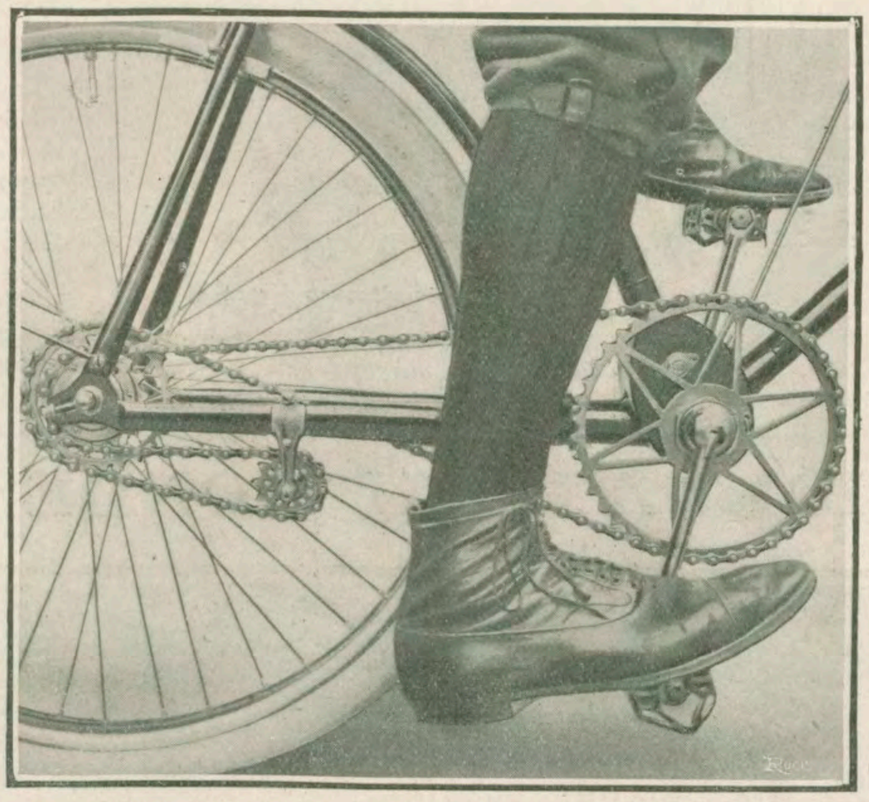
Le triomphe de la vraie bicyclette de route

Voilà pourquoi tous les sportsmen éclectiques, loin de dédaigner la partie cycliste du récent Salon, se sont fait un devoir de lui consacrer au moins une visite. Et ils ont eu bien raison puisque en dépit des apparences, les stands des fabricants de bicyclettes contenaient, cette année, plus de nouveautés que nous n'étions habitués à en voir depuis quelques années.

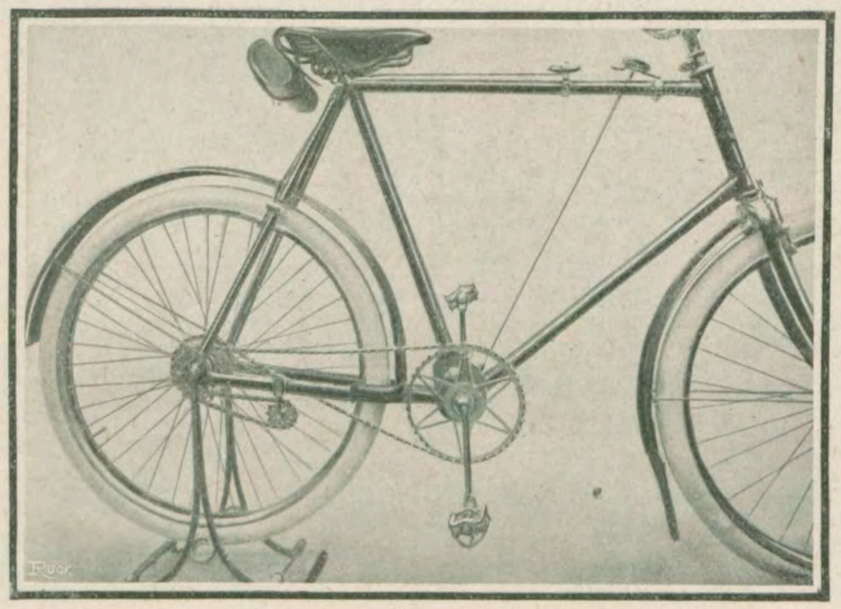
Il n'y a aucune exagération à croire qu'il marque même le véritable début d'une ère nouvelle, celle de la vraie bicyclette de tourisme, telle que la préconisent depuis pas mal de temps déjà quelques fervents qui prêchaient jusqu'ici dans le désert. Nous ne sommes plus au temps où chaque année voyait bouleverser de fond en comble la construction de la bicyclette... et où le « corps droit » faisait place au cadre et les tubes cintrés aux tubes rectilignes. Les grandes lignes de la machine sont aujourd'hui immuables et ont atteint un point qui ne doit pas être très éloigné de la perfection, encore qu'elle ne soit pas de ce monde.

C'est donc sur les détails que l'ingéniosité des constructeurs doit s'exercer. Mais, ceux sur lesquels elle s'exerce actuellement, sont d'une importance telle qu'un véritable bouleversement de toutes les notions admises par la majorité me paraît à la veille de s'accomplir.

Le « scorcher ».
Ce mot désigne le cycliste qui, sur une machine à selle très haute, à guidon ridiculement surbaissé, fait des efforts pour se donner sur la route des allures de sprinter.



Position des pieds dans le rétropédalage.
Le rétropédalage est utile surtout en ce sens qu'il fait travailler d'autres muscles que le pédalage direct et permet un certain délassement. L'angle utile est, paraît-il, plus grand.



Une machine à quatre vitesses.
Cette machine est munie des derniers perfectionnements : deux vitesses directes et deux rétro ; frein ralentisseur sur la roue arrière à tambour de serrage, frein à l'avant

L'oeuvre du T. C. F. ⸗

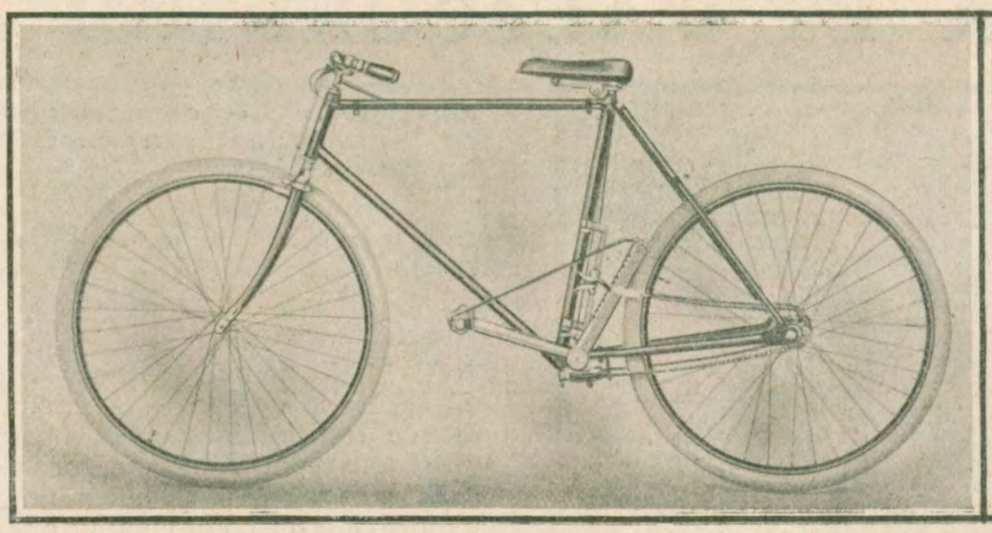
Mon impression très nette est que si elle s'accomplit, ce sera tant mieux, et que les hommes qui l'auront provoquée pourront s'en glorifier avec raison. Au premier rang d'entre ceux-ci, il convient de citer les dirigeants du Touring Club de France et son vaillant président, M. A. Ballif, en tête. Car ce sont des concours utililitaires et pratiques comme ceux que le T. C. F. organisait en 1902 à Tarbes et encore au mois d'août dernier dans la région de Grenoble, qui ont attiré l'attention des fabricants sur cette question si intéressante de la « bicyclette de voyage » et provoqué entre eux l'émulation qui nous a valu l'éclosion des remarquables modèles qui illustrent cet article. On jugera mieux de l'importance du mouvement quand j'aurai dit qu'un certain nombre de maisons parmi lesquelles il est de toute justice de citer Terrot et Magnat-Debon se cantonnent maintenant dans la construction de la bicyclette de grand tourisme, à l'exclusion de ce qu'on peut appeler la bicyclette de sport.

Une division toute naturelle

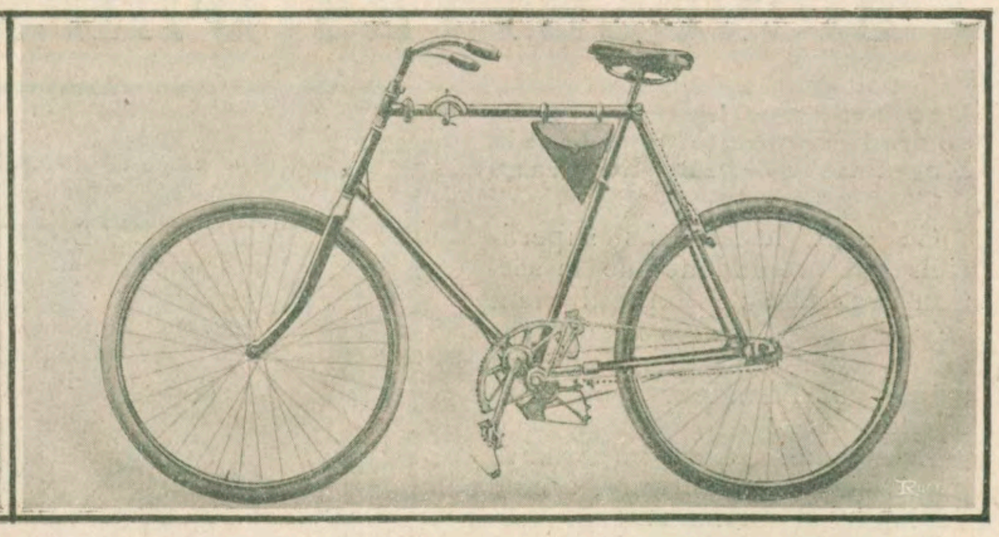
Et pourquoi n'aurions-nous pas cette division toute naturelle? Il ne viendra jamais à un chauffeur l'idée d'entreprendre un voyage d'agrément dans le baquet d'une automobile de course ni à un amoureux du tourisme nautique d'aller excursionner dans un skiff ou dans une périssoire.

Voilà pourtant des années que nous admettons en cyclisme une absurdité équivalente. Il en résulte qu'un cycliste qui veut pour ses vacances parcourir un millier de kilomètres va se mettre froidement en route avec une bicyclette adaptée pour la promenade au Bois. Si son itinéraire traverse une région montagneuse, il y a des chances pour que les six — et parfois sept — mètres de développement le dégoûtent à jamais du tourisme à bicyclette. Et ne venez pas objecter qu'il n'a qu'à diminuer son développement, car la solution est bâtarde. Il existe, en effet, nombre de cas où l'on sera très heureux de pouvoir se servir d'une multiplication un peu forte, tandis que pour grimper en pays de montagne, il devient absolument nécessaire de ne guère dépasser 3 ou 4 mètres.

La vraie solution, c'est donc le changement de vitesse, et voilà pourquoi la tendance très nette qui s'est manifestée au dernier Salon de généraliser ce système



La lévocyclette.
Une des plus modernes machines à levier ; changement de vitesse en tournant une des poignées, donnant dix développements différents, de 2 m. 50 à 7 mètres.

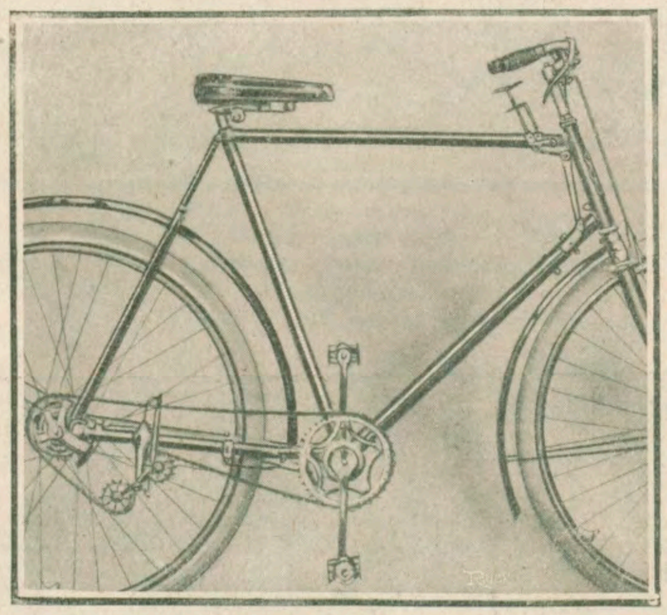


La lévo rotative.
Elle diffère de la précédente par le mode d'attaque de la chaîne qui passe ici sur deux secteurs. La commande des changements de vitesse se fait par une manette.

me paraît si intéressante. Déjà la bataille est gagnée pour la roue libre, comme elle le fut auparavant pour le frein, dont personne ne voulait. Ainsi nous nous acheminons vers la bicyclette rationnelle, celle qui différenciera totalement de la machine du « scorcher » encore en usage presque partout hier.

Et vous verrez alors, j'en suis persuadé, cet admirable et délicieux moyen de grand tourisme qu'est la bicyclette reprendre un nouvel essor, parallèlement au tourisme automobile qui constitue en réalité quelque chose d'entièrement différent.

Qu'on me pardonne un exemple personnel. En juillet 1905, j'ai fait le Tour de France, soit 4.000 kilomètres en automobile et le mois suivant je parcourais toute la Corse et le midi de la France à bicyclette, et je vous assure que chacun des deux modes



Une machine à trois vitesses directes.
Une seule chaîne se posant à volonté sur trois pignons de diamètres différents ; deux petits pignons de renvoi compensent la différence de tension.

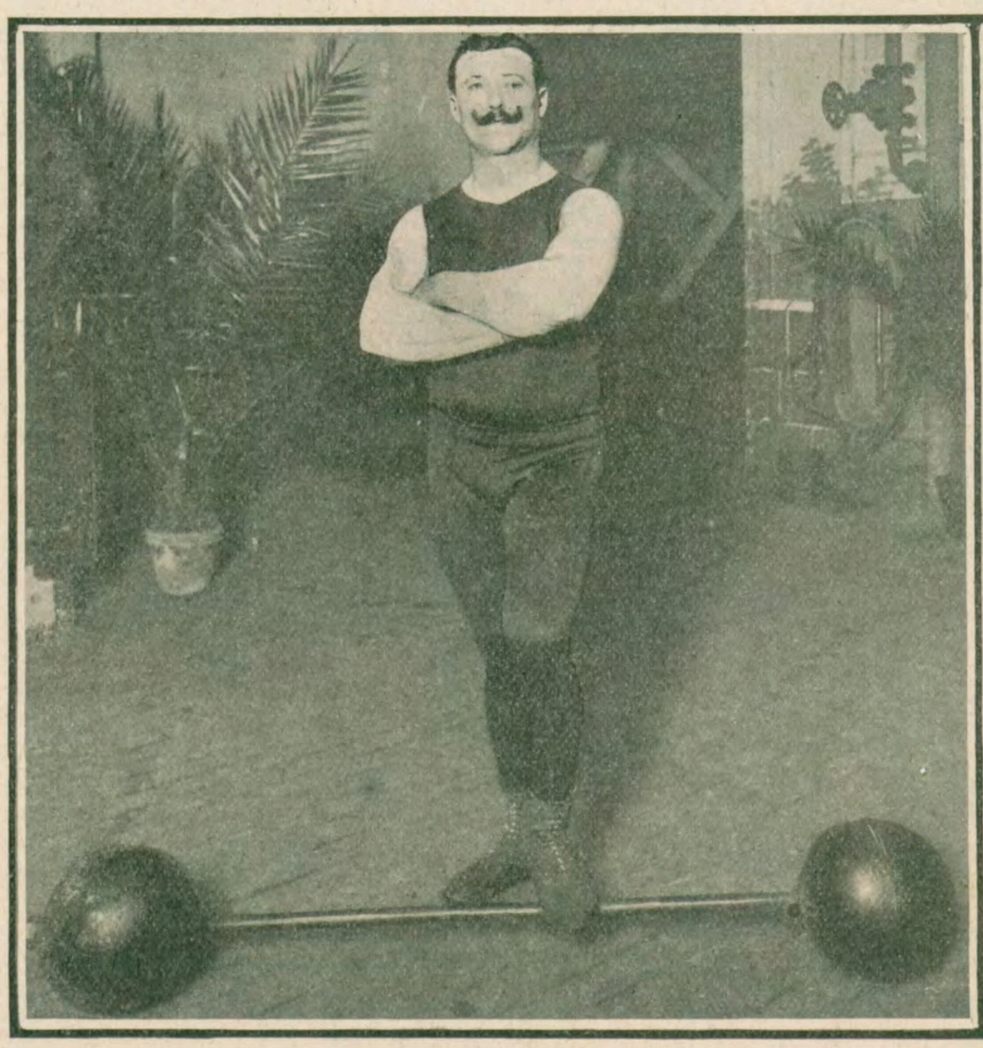
de locomotion avait ses charmes et ses avantages spéciaux.

Il ne restera plus alors qu'à donner un essai loyal au rétropédalage qui a, lui aussi, ses partisans acharnés comme ses détracteurs. J'avoue être beaucoup moins convaincu de ses avantages que de ceux du changement de vitesse. Mais il ne faut jamais, surtout après les leçons de l'expérience, condamner un système avant de l'avoir mis en pratique, et les apôtres de celui-ci sont, ne l'oublions pas, les mêmes qui ont déjà fait triompher leurs théories pour les autres points essentiels de la belle bicyclette de tourisme dont le récent Salon marque enfin l'apothéose.

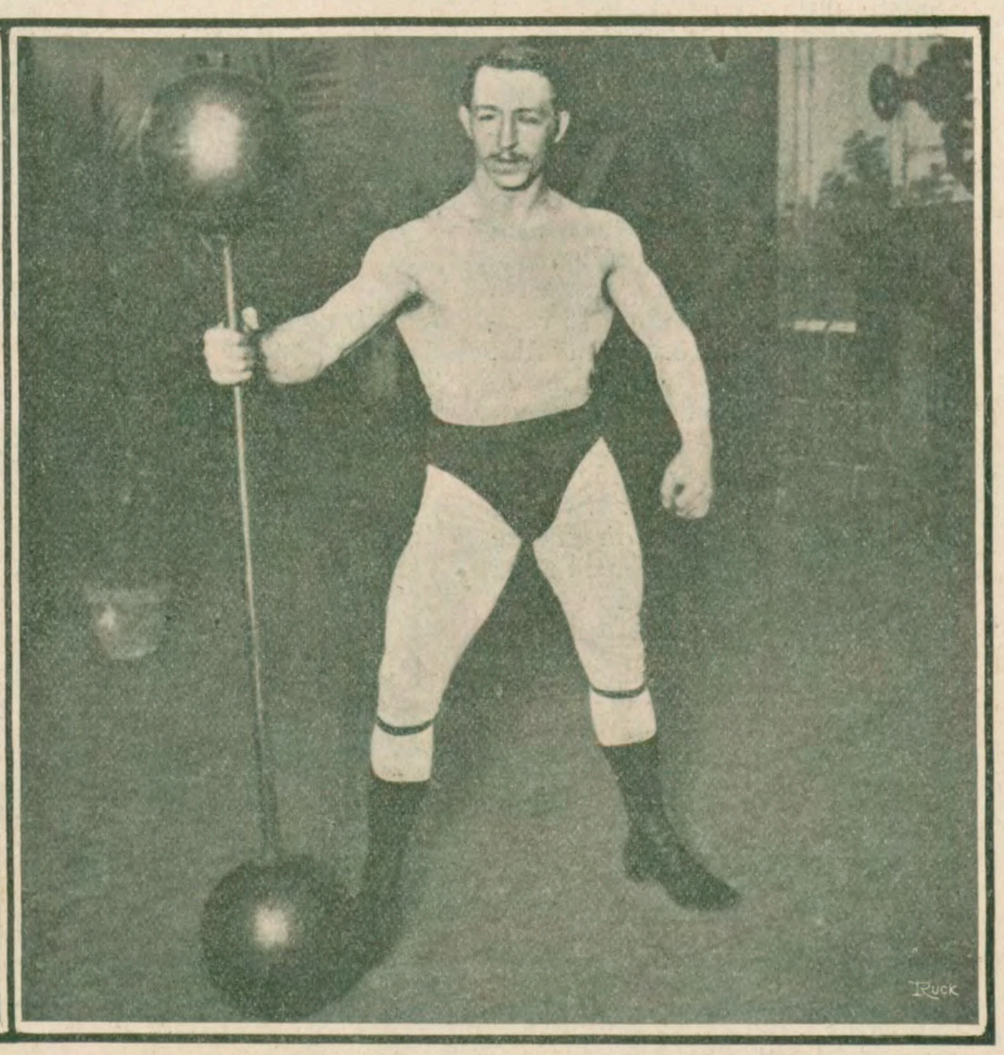
Ne désespérons pas de voir d'ici peu tous les cyclistes avoir leur machine à quatre vitesses, marche arrière et débrayage sur le même levier!

VICTOR BREYER.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORCE



Bonnes champion du monde.
Pour la troisième fois. Bonnes a remporté le championnat du monde de force, après une lutte acharnée.



Jean-François le Breton, classé deuxième.
La révélation du championnat. A réussi à triompher d'athlètes comme les frères Deriaz, Victorius et Empain.

LE GRAND CROSS DE BORDEAUX

Pendant la course ⌀ Un passage à travers champs.

Le cross country organisé par la Section Bordelaise, et pour lequel cinq sociétés parisiennes avaient envoyé leur engagement, devait se disputer le dimanche 24 décembre; mais la piste ayant été relevée par des malveillants, il fut remis au lendemain, jour de Noël. La piste, partant du Vélodrome du Parc, empruntait, au départ, la route d'Eyssines.

Au départ ⌀ Le peloton sur la route d'Eyssines.

Le parcours était presque entièrement en dehors des routes. Après avoir traversé le terrain de football du Stade Bordelais, il contournait l'hippodrome du Bouscat.

Sous bois.

C'est à La Forêt que notre photographe, qui avait suivi la course sur une voiture Svelte, *mise aimablement à la disposition de la* Vie au Grand Air *par le garage Léon, a pu rejoindre les concurrents.*

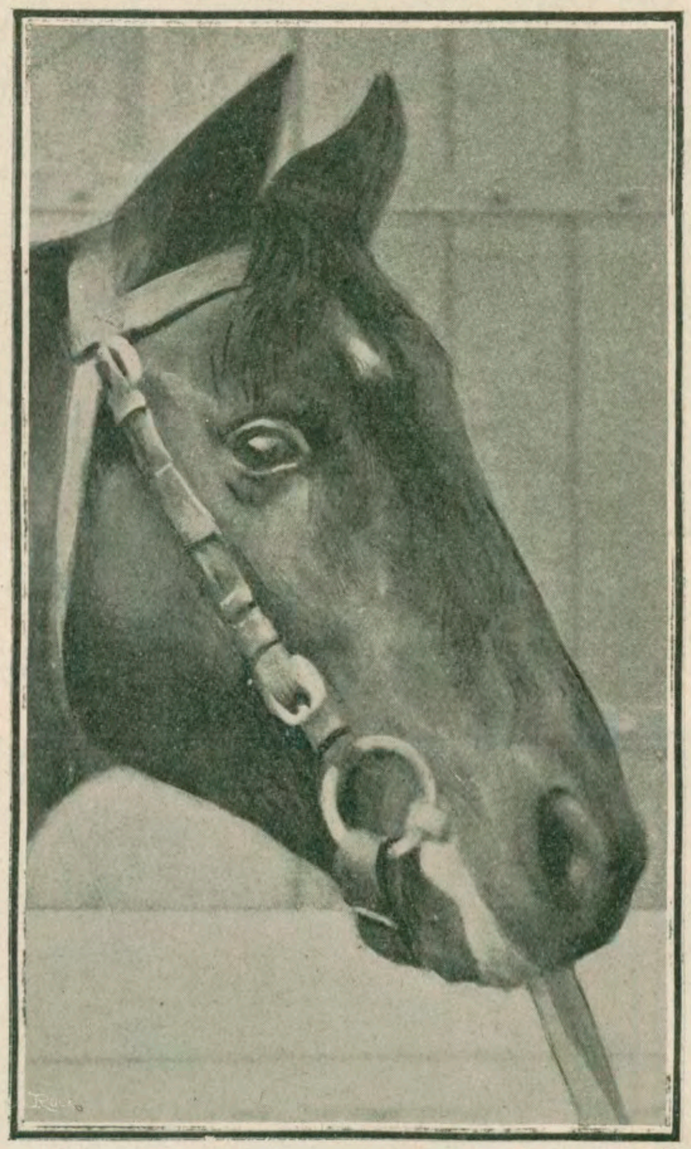
L'arrivée.

L'arrivée se faisait au Vélodrome du Parc. Les trois Montrougiens se trouvaient ensemble, en tête, à la grille d'entrée, et ce n'est que sur la piste que Ragueneau devança ses camarades Bouchard et Thomas, dans l'ordre. La S. A. M. se classa première, devant le Stade Français et le Football Club Bordelais, section Henri-IV.

LES LAURÉATS DES COURSES D'OBSTACLES

Saint-Damien arrive pour la quatrième fois premier sur la liste des étalons dont les produits ont gagné la plus grosse somme de prix sur les obstacles. Canard et Violon II prennent les deux premières places dans celle des chevaux gagnants

Pour la quatrième fois de suite, Saint-Damien, comme on sait, vient d'obtenir la prime attribuée par la Société des Steeple-Chases à l'étalon privé dont les produits gagnent la plus grosse somme dans les courses d'obstacles françaises. Pareille série n'avait pas encore été réalisée : Saxifrage, aussitôt après la création de la prime, l'avait enlevée, en 1892 et 1893 ; puis un double succès de Grandmaster, en 1894 et 1897 avait encadré la réussite toute platonique obtenue en 1895 et 1896 par Bay Archer, lequel, en sa qualité d'étalon des Haras Nationaux, n'avait pas droit à l'attribution effective du trophée. Chalet avait fait mieux encore : après avoir mérité la prime en 1899, 1900 et 1901, il l'a disputée chaudement à Saint-Damien pendant les trois années suivantes, et, cette année encore, il occupe sur la liste le quatrième rang ; la régularité des aptitudes spéciales dans sa production est donc tout à fait remarquable. Mais celle de la descendance de Saint-Damien semble devoir l'égaler et même la dépasser, puisque le fils de Saint-Simon a commencé sa carrière au haras en 1894 et que depuis 1900, année où les plus âgés de ses rejetons avaient vingt ans, il a toujours figuré sur la liste des étalons gagnants en obstacles pour une somme supérieure à cent mille francs.



Saint-Damien, l'étalon de M. Gaston Dreyfus.

Semblable régularité à transmettre les qualités qui font les bons sauteurs avait toutefois déjà été observée, notamment en Angleterre, chez les descendants d'Hermit. Un des fils de celui-ci, Ascetic, a même été tout à fait extraordinaire sous ce rapport ; mais il ne serait sans doute pas exagéré de dire que la plupart des bons steeple-chasers anglais possèdent un, et même quelquefois deux courants du sang d'Hermit. Et précisément Saint-Damien est issu d'une fille d'Hermit, et si son père Saint-Simon a déjà donné, soit par lui-même, soit par d'autres de ses fils, des chevaux d'obstacles de grand mérite, les plus brillants sont peut-être encore ceux qui résultent du même croisement.

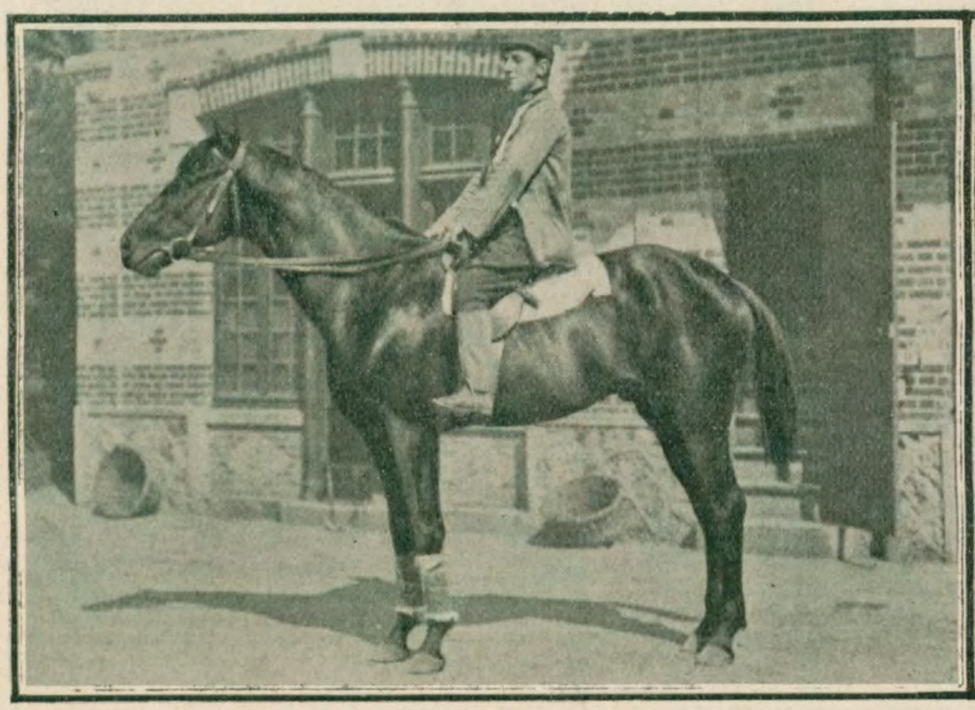
Le sang d'Hermit se retrouve d'ailleurs dans l'ascendance paternelle directe du meilleur et du plus populaire de nos steeple-chasers actuels, Violon II : le père de celui-ci, Toujours, est en effet par Retreat et Totote, et Retreat, avant son importation en France, s'était pleinement conformé dans son pays d'origine, aux traditions de la famille, en donnant surtout des animaux d'obstacles, dont Skedaddle, vainqueur du grand Steeple-chase de 1893. Toujours avait, du reste une réelle qualité en plat ; il a pris la seconde place dans le Derby de Gospodar, et Violon lui-même a gagné à trois ans quatre courses plates. Lorsqu'il aura terminé sa fructueuse et sans doute encore longue carrière d'obstacles, il sera peut-être au haras, avec son père, un des meilleurs représentants de la lignée d'Hermit, décapitée par la disparition prématurée de Gamin et de Heaume, qui ne semblent pas encore avoir trouvé dans le Nicham, dans Gospodar et dans le Roi Soleil des remplaçants ou des successeurs tout à fait suffisants.

Pour le vainqueur de cette année, Canard, on avait eu, lors de ses débuts en plat, de très hautes ambitions, que semblait du reste légitimer son origine. Il n'est pas bien sûr pourtant que l'alliance avec Little Duck fût celle qui convînt le mieux à Cromatella. L'ancienne jument de M. Lupin, qui est déjà par elle-même d'une structure très étendue et assez forte, paraît mieux réussir avec des étalons moins forts et moins lourds que le gagnant du Grand Prix de 1884.

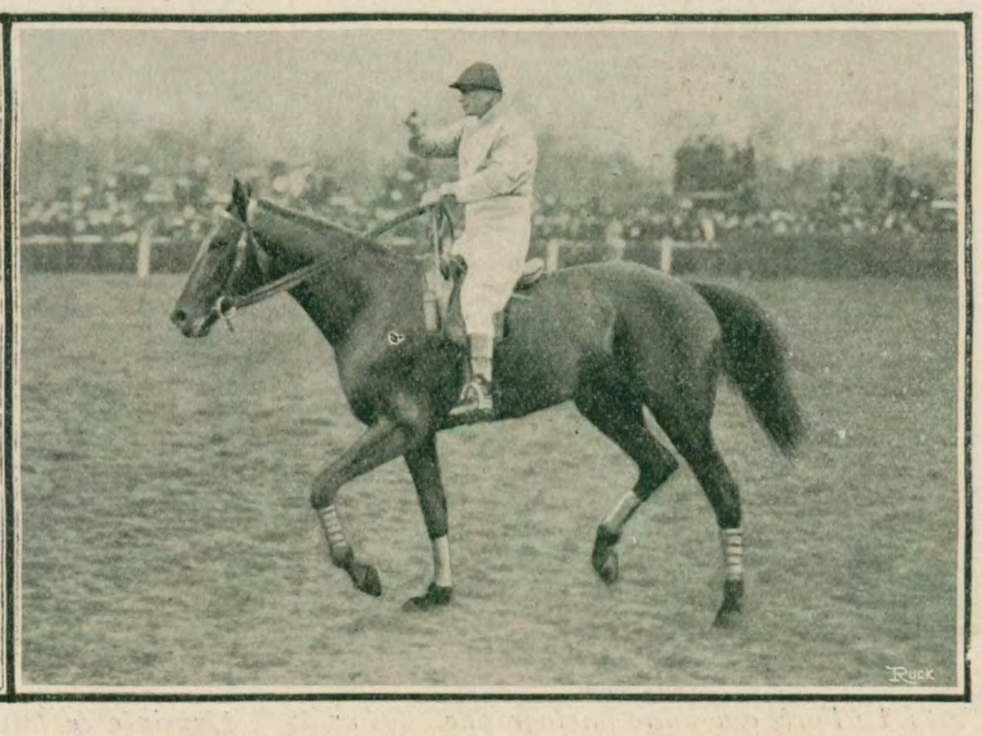
Canard, après six courses honorables en assez bonne société, a dû cependant abandonner les courses plates avec le bagage bien léger de deux troisièmes places ; à l'automne de sa troisième année, il gagnait une course de haies, mais dès l'ouverture de la campagne d'obstacles de 1905, il se révélait comme un steeple-chaser d'excellent ordre.

Lors de sa réapparition, au mois de novembre, il n'a plus semblé être lui-même ; mais il avait fait assez pour prouver ses remarquables qualités de sauteur. Le meilleur produit de sa mère Cromatella a été, et de beaucoup, Chéri, qu'elle a eu avec Saint-Damien ; il semblerait donc tout à fait logique d'attendre des rejetons de Chéri une aptitude marquée pour la carrière d'obstacles ; mais on devra, pour en juger, attendre encore quelque temps.

MAURICE LA RIVIERRE.



Canard, à M. Ruddock, par Little Duck et Cromatella,
qui arrive premier sur la liste des chevaux gagnant en obstacles.



Violon II, à M. Douvreleur, par Toujours et Victorine,
le meilleur de nos steeple-chasers actuels, prend la deuxième place.

L'hippodrome du Var, à Nice.
Le défilé des chevaux, le jour du Grand Prix ; les tribunes sont à droite.

La tribune du juge et des commissaires.
M. Camille Blanc, président, monte l'escalier de la tribune.

LES COURSES A MARSEILLE ET A NICE

Après l'intermède de Pau, la saison du Midi commence véritablement à Marseille pour se continuer à Nice.

Pau, dans notre calendrier d'hiver du sport hippique, n'est que l'intermède, quelque chose comme une pièce d'un théâtre à côté ; le lever du rideau, c'est Marseille ; la grande pièce Nice.

Le meeting niçois, prétexte à déplacement de nombreux sportsmen parisiens, est vraiment bien fait pour attirer sur la Côte d'Azur, les fervents du turf. Depuis 1890, il faut aussi le dire, la Société des Courses de Nice est nettement entrée dans la voie des améliorations. Elle n'a rien négligé pour être agréable aux entraîneurs et jokeys ; elle a assuré des compensations aux propriétaires malheureux. Cette année, elle sera la première à inaugurer l'expérience de totalisation des mises au pari mutuel dans les différentes enceintes.

M. Trabaud,
Commissaire des courses de Marseille, propriétaire d'une des écuries de courses les plus connues du Midi.

Cette unification de la répartition a été demandée à plusieurs reprises ; la tentative de la Société des courses de Nice présentera donc, au point de vue général, un intérêt tout spécial. Les Sociétés mêmes ont objecté, lorsqu'on leur demanda cette unification, la difficulté de faire communiquer entre elles le plus rapidement possible les diverses enceintes : le téléphone peut être une cause d'erreur, la transmission à la main trop lente. Pour obvier à ces inconvénients, la Société des courses de Nice a fait relier le pesage et la pelouse par des tubes pneumatiques souterrains, analogues à ceux qui existent à Paris pour la transmission des cartes ou enveloppes dites pneumatiques. C'est par ces tubes que se feront les communications écrites entre les diverses enceintes.

En Argentine, paraît-il, le pari mutuel existe depuis une quinzaine d'années, avec totalisateur permettant d'établir la cote et le rapport d'un cheval à peine les guichets viennent-ils de fermer, c'est du moins ce que m'écrit un sportsman argentin, qui me fait remarquer, à propos de la vente de Diamond Jubilee, que Neapolis ne fut pas le seul grand étalon importé et que les élevages argentins eurent l'honneur de compter parmi leurs étalons célèbres

M. W. Canaple,
Commissaire des courses de Nice, qui va avoir à surveiller la nouvelle combinaison de la totalisation des mises au Mutuel.

Lucien Barillier se rend à l'entraînement.

Ormond et Kendal; je répare donc, en passant, mon omission involontaire.

Si le nombre des chevaux inscrits au meeting de Nice s'est sensiblement accru depuis 1890, c'est que les allocations ont été augmentées dans une très forte proportion. Avant 1891, le Grand Prix de Monaco était de 20.000 francs, la grande Course de haies de Monte-Carlo de 10.000; les sommes qui avaient paru alléchantes au début passaient pour ainsi dire inaperçues au milieu des somptueuses allocations du steeple chasing à Paris. En 1890, le Comité de la Société des courses de Nice porta l'allocation de la grande Course de haies à 20.000 francs; celle du Grand Prix de Monaco à 30.000 francs. Puis le Grand Prix fut porté à 100.000 francs! Et le montant des allocations des journées niçoises s'élève, pour cette année, à 272.100 francs, dont 185.600 pour le steeple-chase et 865.000 francs en courses de haies.

Les épreuves même les moins importantes sont l'objet de la sollicitude du Comité des courses de Nice : le prix d'Essai, qui se dispute dans la première journée, et qui était, l'an dernier, un steeple-chase de 4.000 francs pour chevaux âgés à ce moment de 4 ans, est devenu un handicap de 10.000 francs, décerné aux jeunes chevaux. Les quatre ans trouveront ainsi dans une épreuve richement dotée l'occasion de s'exercer sur les obstacles de Nice, en vue du Grand Steeple ; de plus, le gain de cette épreuve n'entraînera pour le gagnant aucune surcharge pour le prix de 100.000 francs, les surcharges ne s'appliquant qu'au gain d'un prix de 12.000 francs.

Le galop du matin, sur l'hippodrome du Var.

Aujourd'hui, les déplacements sont si faciles — pour les sportsmen, j'entends — que l'on va à Nice comme on va à Chantilly et plus facilement, peut-être qu'à Rambouillet et à Compiègne. La compagnie P.-L.-M., la compagnie des Wagons-Lits ont créé des trains spéciaux à marche ultra-rapide. Pour les chevaux, il y a aussi une notable amélioration; ce n'est pas encore parfait, espérons en l'avenir et en la sollicitude des Sociétés de courses, qui ne manquent pas, chaque année, de demander aux compagnies des trains à marche plus rapide pour le transport des chevaux se rendant aux meetings du Midi, comme aussi aux meetings de la côte normande.

Il est un fait certain, indéniable, c'est que c'est à force de sacrifices de toutes sortes que nombre de réunions parviennent à se défendre. Et, ce ne sont pas les réunions d'hiver qui ouvrent la marche sur le calendrier hippique qui se défendent le moins bien. Il faut, du reste, que les Comités des Sociétés de courses de province se rendent bien compte qu'un déplacement d'un cheval et de son personnel est coûteux, très coûteux, et qu'aujourd'hui on ne fait plus guère courir par dilettantisme : les chevaux doivent gagner leur avoine.

FRANC PICARD.

Saut du mur à l'entraînement.

Après les fatigues et l'énervement du voyage, les chevaux ont besoin d'un entraînement modéré.

BLOC-NOTES

* * *

LE BULLETIN DE MICHELIN

Une circonstance toute fortuite nous a permis d'intercepter la lettre suivante, que, poussant l'indiscrétion jusqu'au bout, nous sommes heureux de mettre sous les yeux de nos lecteurs.

Paris, 15 décembre 1905.

Mon cher petit frère,

La situation de jeune fille sur le point de se marier a réellement des avantages ; ainsi, pendant que tu construisais hier, laborieusement sans doute, quelques méchantes phrases grecques ou latines, j'accompagnais papa au Salon de l'Automobile, pour y parfaire mes connaissances, d'ailleurs peu étendues.

Pour te consoler de n'avoir pu contempler toutes ces merveilles, je vais te conter de mon mieux ce qui m'y a le plus intéressée.

Je ne comprends pas grand'chose, moi, aux soupapes commandées ou non, ni à la prise directe; aussi ai-je pris plus d'intérêt aux choses qui m'étaient le plus immédiatement accessibles. Et à ce titre, c'est au stand Michelin que je me suis le plus amusée.

Imagine-toi un grand stand pas très profond, mais très long, au beau milieu duquel une énorme statue en pied de l'illustre Bibendum se détache d'un fond sur lequel leviers à bascule ou à béquille (tu vois ce que je suis devenue « calée ») et autres accessoires divers, nickelés à souhait, forment un magnifique soleil dont les rayons servent d'auréole au Glorieux Seigneur du lieu.

Hier, vendredi, Bibendum a eu pour ses visiteuses une attention charmante. Une jeune et jolie Auvergnate en costume de cru, tu sais, de ceux qui nous ont tant plu pour la Coupe, distribuait des bouquets.

Ce fut un véritable pillage. Les panerées de fleurs étaient prises d'assaut, tout le monde voulait avoir son bouquet Michelin, et beaucoup de messieurs ne craignirent pas, hélas ! d'abuser de leur force et de la longueur de leur bras pour s'emparer parfois des plus jolis bouquets.

Papa, curieux comme toujours, et qui en tient fortement pour le Michelin, n'a pu s'empêcher de demander à un interprète autorisé de Michelin pourquoi rien dans le stand ne rappelait les nombreuses victoires du pneu Michelin dans les courses de cette année.

« S'il nous fallait exposer les reproductions de toutes les coupes que nous avons gagnées, notre stand n'y suffirait pas, dit en souriant l'interprète interrogé. Une seule, on trouve toujours à la placer, mais vingt, mais cent !... Et puis, d'ailleurs, cela ne vous apprendrait pas grand'chose, et nous préférons rester dans la note pratique, en vous montrant notre semelle Michelin absolument au point, et en vous initiant au maniement de notre nouveau levier à bascule. L'un et l'autre vous sont indispensables. »

Diras-tu après cela que j'ai perdu mon temps au stand Michelin ?

Ta grande sœur, M...

Pour copie conforme : MICHELIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. Le Gérant : JARRIGE.